

TUGAS AKHIR

**PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI
KABUPATEN ACEH BARAT DAYA**

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara**

DISUSUN OLEH:

FATHAN MUBIYN

1807210127



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Fathan Mubiyn
NPM : 1807210127
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : "PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI
KABUPATEN ACEH BARAT DAYA"

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 1 Desember 2023

Dosen Pembimbing



Zulkiti Siregar, S.T., M.T.

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Fathan Mubiyn
NPM : 1807210127
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : "PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR
JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN
EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT
DAYA".
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

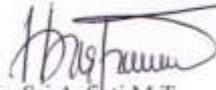
Medan, 1 Desember 2023

Mengetahui dan menyetujui:

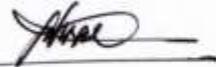
Dosen Pembimbing


Zulkifly Siregar, S.T., M.T.

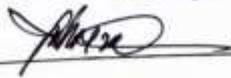
Dosen Pembanding I


Ir. Sri Asfati M.T.

Dosen Pembanding II


Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc

Ketua Prodi Teknik Sipil


Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fathan Mubiyn
Tempat/TanggalLahir : Banda Aceh / 23 April 2001
NPM : 1807210127
Fakultas : Teknik
ProgramStudi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul: "Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya". Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non - material, atau pun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinil dan otentik. Bila kemudian hari di duga ada ketidak sesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia di proses oleh tim fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Desember 2023
g menyatakan,

Fathan Mubiyn

ABSTRAK

PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA

Fathan Mubiyn

1807210127

Zulkifli Siregar, S.T., M.T.

Berbagai faktor yang dapat menyebabkan pertumbuhan ekonomi, di antaranya akumulasi modal sebagai akibat dari adanya kegiatan investasi, peningkatan tawaran kerja serta peningkatan teknologi. Salah satu faktor berupa modal dapat diartikan sebagai ketersediaan infrastruktur fisik yang memiliki peranan dalam pertumbuhan ekonomi pada suatu daerah. Infrastruktur yang memadai dan kualitasnya baik akan meningkatkan investasi, konektivitas, kualitas hidup bahkan peningkatan ekonomi dan kesejahteraan manusia. Aceh Barat Daya meningkatkan fokus dalam penyediaan infrastruktur dalam rentang waktu 2015-2023. Pada waktu yang bersamaan, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya dalam kurun waktu 2015-2023 cenderung mengalami kenaikan, namun laju pertumbuhan ekonomi cenderung fluktuatif dan pada tahun 2015 laju pertumbuhan hanya sebesar 3,05%. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh perkembangan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dengan alat analisis regresi linier berganda untuk melihat apakah perkembangan infrastruktur memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang berasal dari BPS Kabupaten Aceh Barat Daya yang bersifat *time series* 7 tahun (2015-2022). Variabel yang digunakan terdiri dari satu variabel terikat: pertumbuhan jalan, dan dua variabel bebas: pertumbuhan jumlah UMKM, dan pendapatan UMKM. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara perkembangan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya. Infrastruktur jalan yang memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi yang ditinjau melalui UMKM adalah dalam kondisi baik lebih memiliki nilai support dalam pertumbuhan, sedangkan infrastruktur jalan yang tidak memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur jalan kondisi rusak.

Kata Kunci : Infrastruktur, Jalan, UMKM.

ABSTRACT

THE EFFECT OF ROAD INFRASTRUCTURE LENGTH ON ECONOMIC GROWTH IN ACEH BARAT DAYA DISTRICT

Fathan Mubiyn
1807210127
Zulkifli Siregar, S.T., M.T.

Various factors can cause economic growth, including capital accumulation as a result of investment activities, increased job offers and technological improvements. One of the factors in the form of capital can be interpreted as the availability of physical infrastructure that has a role in economic growth in an area. Adequate and good quality infrastructure will increase investment, connectivity, quality of life and even improve the economy and human welfare. Aceh Barat Daya increases focus on infrastructure provision in the 2015-2022 period. At the same time, the economic growth of Southwest Aceh District in the 2015-2022 period tends to increase, but the rate of economic growth tends to fluctuate and in 2015 the growth rate was only 3.05%. The purpose of this research is to find out whether there is an influence of infrastructure development on economic growth in Aceh Barat Daya District. The method used is a quantitative descriptive method with multiple linear regression analysis tools to see whether infrastructure development has an influence on economic growth in Aceh Barat Daya District. This research uses secondary data that comes from BPS Aceh Barat Daya which is a time series of 7 years (2015-2022). The variables used consist of one dependent variable: road growth, and two independent variables: growth in the number of MSMEs, and MSME income. The results of the study indicate that there is an influence between infrastructure development on economic growth in Southwest Aceh District. Road infrastructure that has an influence on economic growth in terms of MSME is that in a good condition it has more support value in growth, while road infrastructure that does not have an influence on economic growth is road infrastructure damaged condition.

Keywords: Infrastructure, Roads, MSMEs

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah S.W.T yang telah memberi rahmat dan karunia Nya sehingga penulis dapat melakukan penulisan Tugas Akhir dengan lancar, sholawat dan salam kepada nabi besar kita nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita dari zaman jahiliah ke zaman berpendidikan seperti pada saat ini. Alhamdulillah nikmat jasmani dan rohani berkat dari keduanya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA” Penulisan ini dilaksanakan sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana program Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Terima kasih banyak kepada pihak- pihak yang telah tulus membantu penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini yaitu:

1. Bapak Zulkifli Siregar S.T., M.T. selaku dosen pembimbing I, yang telah membimbing penulis hingga bisa menyelesaikan penelitian pada tugas akhir ini.
2. Ibu Ir. Sri Asfiati, MT. selaku dosen pembimbing I, yang sudah mengoreksi penulisan tugas akhir guna menuju kesempurnaan.
3. Bapak Dr. Fahirzal Zulkarnain ST., MT. selaku ketua prodi Teknik Sipil dan dosen pembimbing II, yang sudah mengoreksi penulisan tugas akhir guna menuju kesempurnaan.
4. Ibu Rizki Efrida S.T., M.T selaku sekretaris Program Studi Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
5. Bapak Munawar Alfansury Siregar S.T., M.T., M.Sc., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
6. Seluruh Bapak/Ibu Selaku Dosen Program Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Yang Mulia Ayahanda Khalid Zulwaly S.T. dan Ibunda tercinta Sri Darmawati selaku kedua orang tua yang penulis sayangi, yang telah membina penulis dari kecil hingga dapat menyelesaikan tugas akhir ini baik.

8. Seluruh Bapak/Ibu Pegawai Staf Biro Administrasi Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
9. Jajaran Staf pemerintahan Kabupaten Aceh Barat Daya yang telah membantu memberikan data keperluan dalam penulisan.
10. Kepada teman teman di kampung halaman yang telah membantu penulis dalam mengumpulkan data variable keperluan dalam penulisan tugas akhir ini.
11. Kepada seluruh teman stambuk 2018 terkhusus untuk fakultas teknik sipil yang telah menemani serta menjadi pendukung pengerjaan tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa penulisan Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu penulis berharap mendapatkan kritik, saran dan masukan demi kesempurnaan untuk menjadi bahan pembelajaran di masa depan.

Medan, 1 Desember 2023

Fathan Mubiyn
NPM: 1807210127

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.5.1 Manfaat Teoritis	4
1.5.2 Manfaat Praktis	5
1.5.3 Sistematika Penulisan	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Definisi dan Klasifikasi Infrastruktur	7
2.2 Pertumbuhan Ekonomi	9
2.2.1 Teori Adam Smith	11
2.2.2 Teori David Ricardo	12
2.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	12
2.4 Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	14
2.4.1 Pengaruh Infrastruktur Ekonomi	14
2.5 Analisis Regresi Linier Berganda	17
2.6 Penelitian Terdahulu	18

BAB 3 METODE PENELITIAN	24
3.1 Diagram Alir	24
3.2 Metode Pengumpulan Data	25
3.3 Metode Analisa Penelitian	25
3.4 Metode Pengolahan Data	25
3.5 Data Penelitian	25
3.5.1 Sumber Data	25
3.5.2 Infrastruktur Ekonomi	26
3.6 Pertumbuhan UMKM	30
3.7 Laju Pertumbuhan Ekonomi	31
3.8 Metode Analisa Penelitian	32
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Hasil Penelitian	33
4.2 Pembahasan	39
BAB 5 KESIMPULAN	42
5.1 Kesimpulan	42
5.2 Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	46
RIWAYAT HIDUP	84

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Dokumentasi variable infrastruktur jalan (Penulis)	15
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian (Penulis)	24
Gambar 3. 2 Peta Administrasi Aceh Barat Daya	26
Gambar 3. 3 Grafik perubahan panjang jalan Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)	28
Gambar 3. 4 Grafik jalan kondisi baik Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)	29
Gambar 3. 5 Grafik jalan kondisi buruk Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)	29
Gambar 3. 6 Grafik jumlah UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya (BPS 2022)	31
Gambar 3. 7 Grafik Pendapatan UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya (Penulis)	32
Gambar 4. 1 Grafik Plot Uji Heteroskedastisitas jumlah UMKM (Penulis)	34
Gambar 4. 2 Grafik Plot Uji Heteroskedastisitas Nilai Produksi UMKM (Penulis)	35
Gambar 5. 1 Dokumentasi Penulis dengan Industri Penggilingan	46
Gambar 5. 2 Dokumentasi Penulis dengan Industri Makanan	46
Gambar 5. 3 Dokumentasi Penulis dengan Industri Minuman	47
Gambar 5. 4 Dokumentasi Penulis dengan Industri Penggergajian	47
Gambar 5. 5 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Dari Kayu	48
Gambar 5. 6 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Kimia	48
Gambar 5. 7 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Dari Semen	49
Gambar 5. 8 Dokumentasi Penulis dengan Industri Barang Rajutan	49
Gambar 5. 9 Dokumentasi Penulis dengan Industri Pakaian Jadi	50
Gambar 5. 10 Dokumentasi Penulis dengan Industri Barang Logam	50
Gambar 5. 11 Dokumentasi Penulis dengan Industri pengolahan lainnya	51
Gambar 5. 12 Dokumentasi Penulis pada lokasi Pengumpulan Data	51
Gambar 5. 13 Dokumentasi Penulis dengan pelaku UMKM	52
Gambar 5. 14 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM	52
Gambar 5. 15 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM	53
Gambar 5. 16 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM	53
Gambar 5. 17 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM	54
Gambar 5. 18 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM	54

Gambar 5. 19 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	55
Gambar 5. 20 Dokumentasi Penulis pada infrastruktur Jalan	55
Gambar 5. 21 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	56
Gambar 5. 22 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan	56
Gambar 5. 23 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	57
Gambar 5. 24 Dokumentasi Penulis pada infrastruktur Jalan	57
Gambar 5. 25 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	58
Gambar 5. 26 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	58
Gambar 5. 27 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	59
Gambar 5. 28 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	59
Gambar 5. 29 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	60
Gambar 5. 30 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	60
Gambar 5. 31 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	61
Gambar 5. 32 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	61
Gambar 5. 33 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	62
Gambar 5. 34 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	62
Gambar 5. 35 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	63
Gambar 5. 36 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	63
Gambar 5. 37 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	64
Gambar 5. 38 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan	64
Gambar 5. 39 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	65
Gambar 5. 40 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan	65
Gambar 5. 41 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	66
Gambar 5. 42 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan	66
Gambar 5. 43 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	67
Gambar 5. 44 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan	67
Gambar 5. 45 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	68
Gambar 5. 46 Dokumentasi Infrastruktur Jalan	68
Gambar 5. 47 Data Pertumbuhan UMKM	70
Gambar 5. 48 Data survey UMKM 2023	71
Gambar 5. 49 Data Mentah PUPR	72
Gambar 5. 50 Data Pertumbuhan Jalan 2023	74

Gambar 5. 51 Cover ACC Judul Tugas Akhir	75
Gambar 5. 52 Permohonan Penunjukan Dosen Pembimbing	76
Gambar 5. 53 Penunjukan Dosen Pembimbing	77
Gambar 5. 54 Lembar Bimbingan Seminar Proposal	78
Gambar 5. 55 Undangan Seminar Proposal	79
Gambar 5. 56 Lembar Bimbingan Seminar Hasil	80
Gambar 5. 57 Undangan Seminar Hasil	81
Gambar 5. 58 Lembar Bimbingan Sidang Tugas Akhir	82
Gambar 5. 59 Undangan Sidang Tugas Akhir	83

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Data Infrastruktur Jalan (PUPR)	27
Tabel 3. 2 Pertumbuhan UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya (BPS 2022)	30
Tabel 4. 1 Uji Normalitas jalan terhadap Jumlah Unit UMKM (Penulis)	33
Tabel 4. 2 Uji Normalitas Jalan Terhadap Nilai Produksi UMKM (Penulis)	34
Tabel 4. 4 Uji Multikolinieritas (Penulis)	36
Tabel 4. 5 Nilai Beta Model Regresi Linier Berganda (Penulis)	36
Tabel 4. 6 Koefisien Determinasi (R^2) (Penulis)	37
Tabel 4. 7 Pengaruh Simultan Model Regresi Linier Berganda (Penulis)	38
Tabel 4. 8 Pengaruh Parsial Model Regresi Linier Berganda (Penulis)	39

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi dapat diketahui salah satunya melalui nilai PDRB suatu daerah. Semakin meningkat nilai PDRB setiap tahunnya, maka semakin besar tingkat laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah, begitu juga sebaliknya (Purnomo, 2009). Pertumbuhan ekonomi dapat disebabkan oleh 3 faktor, akumulasi modal sebagai akibat dari adanya kegiatan investasi atau tabungan, peningkatan tawaran kerja kepada angkatan kerja sebagai akibat dari pertumbuhan penduduk serta adanya peningkatan teknologi yang terus mengikuti perkembangan zaman (Tarigan, 2007). Modal yang dimaksud oleh Solow tidak hanya terbatas pada uang dan sejenisnya, tapi juga seperti investasi kepada penyediaan infrastruktur publik. Infrastruktur merupakan sebuah layanan dasar atau sebuah modal sosial yang mengakomodasi segala bentuk kegiatan perekonomian dan kegiatan sosial dalam kehidupan masyarakat (Rutherford, 2002). Dua tujuan utama Infrastruktur publik adalah menyediakan sarana dan prasarana sebagai layanan yang dapat digunakan oleh masyarakat dan merupakan sebuah input dalam produksi bagi sektor swasta (Ayogu, 2007).

Infrastruktur terkategori menjadi 2 kategori dasar yakni infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial, hal ini didasari atas dampak yang ditimbulkan terhadap pertumbuhan ekonomi (Hansen 1965). Infrastruktur memiliki peranan yang mendasar terhadap sistem ekonomi keruangan sehingga berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah (Calderon, 2004). Jika suatu daerah memiliki infrastruktur yang memadai dan kualitasnya baik, hal ini akan meningkatkan investasi, konektivitas, kualitas hidup bahkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan manusia. Perbaikan infrastruktur tentunya akan meningkatkan investasi pada suatu daerah yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi (Wibowo, 2016). Besarnya investasi yang masuk akan memberikan efek penyerapan tenaga kerja di suatu daerah (Purnomo, 2009). Oleh karena itu banyak negara-negara berkembang yang berinvestasi pada pembangunan infrastruktur.

Investasi pada pembangunan infrastruktur merupakan salah satu roda penggerak dalam pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana yang dibutuhkan masyarakat. Investasi yang dilakukan oleh pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur dilakukan dengan mengacu kepada prioritas yang sudah ditentukan. Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 75 tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas menyebutkan bahwa infrastruktur prioritas adalah infrastruktur yang berdampak signifikan terhadap perekonomian baik pada tingkat pusat maupun daerah. Jenis infrastruktur prioritas mencakup: transportasi, jalan, pengairan, air bersih, air limbah, persampahan, telekomunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, minyak dan gas bumi, pendidikan, infrastruktur kawasan, pariwisata dan kesehatan. Kota Kabupaten Aceh Barat Daya merupakan salah satu provinsi yang mendapat alokasi dana otonomi khusus dari pemerintah pusat. Pemerintah daerah menggulirkan Alokasi Dana Desa (ADD) dan Alokasi Dana Gampong (ADG) yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dengan tujuan untuk mempercepat dan memperkuat desa sebagai subjek pembangunan (infrastruktur) guna membawa kesejahteraan rakyat.

Dana yang melimpah besar dapat dimanfaatkan untuk pembangunan infrastruktur dan sumber daya manusia. Dalam rentang waktu 2015-2023, Kabupaten Aceh Barat Daya memiliki dana alokasi khusus untuk infrastruktur yang terus meningkat setiap tahunnya. Menurut data BPS Kabupaten Aceh Barat Daya, dalam rentang waktu 2015- 2023 terdapat beberapa infrastruktur di Kota Blangpidie yang paling menonjol perkembangannya. Infrastruktur yang paling menonjol perkembangannya adalah: prasarana jalan, listrik, dan fasilitas umum. Pemerintah rela mengalokasikan dana dan waktu yang besar dalam pembangunan infrastruktur dengan mengharapkan terjadinya pertumbuhan ekonomi dan membuat masyarakat menjadi lebih sejahtera. Menurut Data BPS Kabupaten Aceh Barat Daya, dalam rentang tahun 2015 hingga 2023 laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya cenderung fluktuatif bahkan pada akhir tahun 2021 mencatat laju pertumbuhan ekonomi 3,05%, ini merupakan nilai laju pertumbuhan terendah semenjak tahun 2015. Padahal Pemerintah Daerah sudah mengalokasikan dana yang terbilang besar dan meningkat setiap tahunnya untuk penyediaan dan

perawatan infrastruktur agar dapat dirasakan dampaknya, terutama dampak pada perekonomian. Berdasarkan fenomena tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian untuk mengetahui pengaruh perkembangan infrastruktur yang terfokus pada jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya dan infrastruktur apa saja yang memberikan pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana mengetahui kontribusi panjang jalan terhadap pendistribusian barang dan jasa di Kabupaten Aceh Barat Daya?
2. Bagaimana pengaruh kondisi infrastruktur jalan tahun 2017-2021 terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya.

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Untuk memperjelas permasalahan yang akan dibahas, pada penelitian maka ada batasan ruang lingkup penelitian. Adapun ruang lingkup penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini difokuskan pada panjang jalan Kabupaten Aceh Barat Daya yang berbentuk time series 9 tahun. Data geometrik jalan tidak menjadi parameter dalam menentukan pengaruh infrastruktur jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya.
2. Penelitian ini akan dilakukan pada kondisi Panjang jalan kondisi baik dan buruk Kabupaten Aceh Barat Daya, tidak dicari pengaruhnya berdasarkan jenis kerusakan jalan.
3. Melakukan analisis pengaruh kondisi infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dengan variable bebas: pertumbuhan UMKM dan pendapatan UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya.
4. Melakukan identifikasi dan mendeskripsikan kondisi infrastruktur ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya tahun 2015-2023.
5. Melakukan identifikasi nilai laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya 2015-2023.

6. Melakukan pengumpulan data pertumbuhan jalan di kabupaten aceh barat daya dalam tahun berjalan 2023 berdasarkan jumlah pekerjaan konstruksi jalan anggaran dinas PUPR, sebagai data survei langsung.

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan tugas akhir ini adalah

1. Mengetahui kontribusi panjang jalan terhadap pendistribusian barang dan jasa di Kabupaten Aceh Barat Daya.
2. Mengetahui pengaruh kondisi infrastruktur jalan tahun 2015-2023 terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya.

1.5 Manfaat Penelitian

Setelah melakukan penelitian, peneliti mengharapkan manfaat yang diperoleh kemudian hari sebagai berikut:

1. Penelitian berguna untuk mengetahui pengaruh perkembangan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi serta mengetahui jenis infrastruktur apa saja yang memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.
2. Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah Kabupaten Aceh Barat Daya dalam melakukan perencanaan dan pengambilan kebijakan yang lebih baik sehingga dapat memaksimalkan infrastruktur guna terciptanya keadaan ekonomi yang lebih baik dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
3. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan salah satu referensi bagi penelitian dengan tema serupa pada masa yang akan datang.
4. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan dan membuka pikiran masyarakat terkait hubungan antara perkembangan infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi disuatu daerah.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian teoritis Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya adalah mampu sebagai pijakan

dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan peningkatan kemampuan Infrastruktur wilayah/kota serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis penelitian pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi adalah dapat menambah pengetahuan dan sumbangan pemikiran tentang cara mengembangkan kemampuan infrastruktur khususnya terhadap pertumbuhan ekonomi.

1.5.3 Sistematika Penulisan

Penelitian tugas akhir ini tertuang dalam penulisan 5 Bab, dimana tiap Bab memiliki pembahasann yang berbeda-beda, berikut gambaran pembahasan dalam tiap Bab:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini berisi beberapa bagian pendahuluan yang menjadi dasar-dasar penulisan dalam penelitian yang dilakukan seperti; Latar belakang, pertanyaan penelitian, ruang lingkup wilayah, ruang lingkup penelitian, kebutuhan data, rumusan masaah, tujuan dan saran penelitian, metode penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan

BAB 2 Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi teori teori kajian literatur tentang topik pembahasan berupa kajian defenisi, klasifikasi infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, infrastruktur pertanian, infrastruktur Pendidikan, infrastruktur Kesehatan, teori ekonomi, teori-teori pertumbuhan ekonomi, teori PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), hubungan antara infrastruktur dengan ekonomi, sehingga kajian-kajian ini dapat dimanfaatkan penulis untuk menyusun Tugas Akhir ini.

BAB 3 Metode Penelitian

Bab ini berisi mengenai gambaran umum wilayah studi yang menunjukkan profil Kabupaten Banda Aceh Barat Daya secara singkat, Kondisi Infrastruktur Kabupaten Aceh Barat Daya tahun 2015-2023, Nilai PDRB

(Produk Domestik Regional Bruto) Atas Dasar Harga Konstan Kabupaten Aceh Barat Daya tahun 2015-2023 serta laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya tahun 2015-2023.

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi analisis data dan pembahasan data yang menjadi objek penulisan penelitian

BAB 5 PENUTUP

Bab ini menguraikan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya serta juga saran yang membantu mendukung permasalahan tersebut.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi dan Klasifikasi Infrastruktur

Bentuk kegiatan sosial dan perekonomian dalam kehidupan masyarakat dilayani oleh infrastruktur sebagai modal sosial dan perekonomian (Rutherford 2002). Infrastruktur adalah investasi pemerintah dalam beberapa aspek seperti jalan, jembatan, sistem drainase dan lainnya yang termasuk dalam bagian *public capital* (modal kapital) (Warsilan 2015). Perputaran modal sektor ekonomi dan menghasilkan keuntungan perekonomian dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur yang terdiri oleh sarana dan prasarana. Untuk menghasilkan serta meningkatkan produktifitas infrastruktur jadi *public overhead capital* menjadi hal sangat bermakna sebagai barang modal (Hansen 1965). Kegiatan ekonomi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur, semakin besar kuantitas serta kualitas infrastruktur (barang modal), semakin besar pula peluang terciptanya efisiensi dan efektivitas kegiatan sosial perekonomian dalam kegiatan produksi, begitu pula dampak terhadap infrastruktur seiring berjalan waktu akan semakin maju tingkat kebutuhan infrastruktur dengan kualitas yang memadai pula. Atas dasar kebutuhan sebagai modal pertumbuhan, maka perkembangan kebutuhan negara negara terhadap infrastruktur pun semakin meningkat, pengalokasi dana infrastruktur pun semakin meningkat sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Infrastruktur menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan bertindak sebagai pembangkit daya saing antar negara (Voughan 2012). Kenyataan pertumbuhan infrastruktur sepenuhnya harus selaras dengan sektor prioritas ekonomi, industri, sosial dan lingkungan sebuah negara. Dilakukan dengan efisien dan efektif sehingga berdampak baik pada pertumbuhan ekonomi. Jika perencanaan infrastruktur daerah di kawal dengan baik maka ekonomi berkelanjutan akan membuahkan kesuksesan pada suatu negara, memiliki alokasi dana yang baik, memadai dan dilakukannya pemeliharaan infrastruktur yang baik (Abouzar, 2013).

Sektor-sektor yang ada dapat tumbuh dan berkembang kearah yang baik dan infrastruktur alat persyaratan sebagai sarana yang dapat menjadi penghubung bagi

sektor-sektor tersebut (Warsilan 2015). Empat alasan mengapa infrastruktur penting bagi daerah (Lulus 2015) yaitu:

1. Terciptanya lapangan kerja dipengaruhi oleh infrastruktur yang memadai, sehingga terciptanya rakyat, dan negara yang adil dan Makmur.
2. Iklim investasi yang baik akan berdatangan selaras tumbuhnya infrastruktur. Ketersediaan infrastruktur disuatu daerah akan membuat stok kapital dan arus investasi bergantung.
3. Intergrasi sosial-ekonomi yang baik antar daerah berpengaruh terhadap persediaan infrastruktur.
4. Sebuah daerah akan disebut sebuah daerah/lokasi yang memiliki akses yang baik, secara fisik maupun non-fisik Ketika tercukupi kebutuhan pembangunan dan ketersediaan infrastruktur.

Infrastruktur dapat di klasifikasi dalam dua kelompok yaitu: (1) infrastruktur ekonomi, yang bertujuan untuk mendukung perekonomian siklus seperti listrik, air, telekomunikasi, sanitasi, gas, jalan, rel kereta api, Pelabuhan, bandar udara, jembatan, drainase, irigasi, pertanian dan sebagainya. (2) infrastruktur sosial yang bertujuan sebagai investasi pada manusia sebagai bentuk peningkatan *softskill* dan lingkungan seperti sarana sosial seperti sarana Kesehatan, pendidikan, rekreasi, dan sebagainya (World Bank 2013). Mengklasifikasi infrastruktur harus dapat menggambarkan pentingnya pada fitur dan fungsi yang mempunyai peranan yang sama pentingnya.

Mengklasifikasi infrastruktur berdasarkan kriteria fitur yang terdapat pada setiap infrastruktur. Ini menghasilkan kriteria infrastruktur kedalam kelompok jaringan dan titik. Infrastruktur jaringan terdiri dari segala infrastruktur berwujud jaringan seperti jaringan jalan, komunikasi, listrik, air bersih, dan jaringan pengairan pertanian. Sedangkan infrastruktur yang tergabung kedalam kelompok titik terdiri dari seluruh infrastruktur yang berupa satu titik lokasi atau bangunan seperti Pendidikan (sekolah), Kesehatan (rumah sakit, puskesmas dan sejenisnya), museum dan bangunan lainnya. Klasifikasi dan pengelompokan ini memudahkan masyarakat awam dalam membedakan infrastruktur yang lazim disebut sebagai sarana dan prasarana (Baskakova 2017).

Infrastruktur diklasifikasikan berdasarkan kriteria fungsi dan fitur dari jenisnya. Kriteria fungsi didasari penggunaan untuk menjalankan perekonomian sistem yang terdiri dari standar ekonomi dan sosial. Kriteria ini didasari fitur wujud fisik pun non-fisik dari infrastruktur, ada 4 kelompok infrastruktur menurutnya, (1) infrastruktur ekonomi yang terdiri dari fasilitas transportasi, utilitas drainase, telekomunikasi, (2) infrastruktur sosial yang terdiri dari sarana Kesehatan, sarana Pendidikan, perumahan, dan wilayah ruang perkotaan seperti parkir, taman, koridor hijau dan sebagainya, (3) infrastruktur industri yang terdiri dari seluruh infrastruktur yang dibutuhkan untuk kegiatan produksi dan (4) infrastruktur lunak seperti institusi publik, pemerintahan yang membuat hukum, pengawasan dan kontrol kebijakan.

Untuk dapat mengklasifikasi sarana dan pra-sarana menurut pertimbangan kepada fungsi yang dimiliki oleh macam-macam infrastruktur. Fungsi yang ditetapkan berfokus pada fungsi ekonomi berkelanjutan yang menuju pada dua klasifikasi infrastruktur. Dua klasifikasi tersebut adalah: (1) infrastruktur inti terdiri atas jaringan jalan, bandar udara, transportasi publik, kelistrikan, air, dan saluran pertanian yang merupakan infrastruktur yang merujuk pada pertumbuhan ekonomi berkelanjutan. (2) infrastruktur non-inti yang tidak memberikan fungsi secara langsung kepada pertumbuhan ekonomi berkelanjutan namun memberi dampak secara tidak langsung (Vaughan 2012).

2.2 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi biasanya ditandai adanya perubahan melalui kenaikan *output* per kapita dalam periode yang Panjang (Boediono 1999). Pertumbuhan ekonomi berfokus pada 3 aspek, *output* proses, *output* perkapita dan *output* jangka Panjang. *Output* perkapita merupakan jumlah *output* total yang dibagi dengan jumlah penduduk pada tahun tertentu. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi dalam jangka 10 tahun lebih atau 20 tahun lamanya disebut *output* jangka Panjang, untuk mengetahui kecenderungan laju pertumbuhan ekonomi yang cenderung mengarah naik, turun atau fluktuatif.

Suatu wilayah/kota dapat dinyatakan mengalami pertumbuhan ekonomi yang cepat apabila dari tahun ke tahun mengalami pengkalkulasian naik yang signifikan,

sedangkan pertumbuhan yang lambat terjadi apabila dari tahun ke tahun mengalami penurunan atau fluktuatif. Hal ini dapat dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi tahun sebelumnya suatu wilayah/kota dengan wilayah lain. Pertumbuhan ekonomi suatu wilayah/kota dapat diketahui dengan membandingkan PDRB pada satu tahun tertentu dengan tahun-tahun sebelumnya atau berikutnya (Sukirno, 2006).

Secara komprehensif pertumbuhan ekonomi wilayah merupakan sebuah peningkatan pendapatan masyarakat pada suatu daerah. Pertumbuhan digunakan sebagai suatu alat untuk menunjukkan capaian perkembangan suatu wilayah melalui pengukuran dengan standar yang di targetkan, ini mengindikasikan telah terjadinya sebuah pergerakan pertumbuhan agregat suatu wilayah/kota dalam kurun waktu tertentu (Tarigan 2007). Hal ini secara mendasar bertumbuh menurut adanya katalisator yang merangsang pertumbuhan ekonomi seperti investasi, ekspor, impor, konsumsi, dan lainnya, dalam buku *Routledge Dictionary of Economics Second edition*, jika jumlah pendapatan perkapita bertambah yang disertai dengan adanya perubahan struktural serta institusional berarti sudah menandakan pertumbuhan ekonomi (Rutherford 2002).

Tokoh yang mengembangkan teori pertumbuhan ekonomi klasik yaitu Adam Smith dan David Ricardo. Adam Smith merupakan orang pertama yang mengemukakan teori pertumbuhan ekonomi secara sistematis. Adam Smith mengemukakan tentang proses pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang secara terstruktur serta aspek utama pergerakan ekonomi yaitu kenaikan *output* total dan pertumbuhan penduduk dalam bukunya *An Inquiry Into the Nature and Cause of The Wealth of Nations* (Adam Smith 1976).

Peningkatan PDRB salah satunya dapat mencerminkan pertumbuhan ekonomi dapat digunakan sebagai alat patokan untuk mengetahui berhasil atau tidaknya pembangunan yang dilakukan. Semakin besar nilai atau laju pertumbuhan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) atas harga yang berlaku dan konstan, maka semakin tinggi pertumbuhan ekonomi yang terjadi, begitu juga sebaliknya. Pertumbuhan ekonomi dan sosial yang terjadi menyebabkan terciptanya *multiplier effect* didalam lingkungan sekitarnya, tercerminkan oleh lingkungan pergerakan ekonomi sosial serta budaya dimasyarakat. Adam Smith, Harrod, Domar, Solow, Swan, Ricardo, Arthur Lewis dan Schumpeter, tokoh-tokoh ini ikut menggagas dan

membuat ilmu terapan yang menggagas dan membuat teori ekonomi mikro untuk menyesuaikan pertumbuhan ekonomi dengan pertumbuhan wilayah.

2.2.1 Teori Adam Smith

Adam Smith dianggap sebagai pencetus awal teori pembahasan tentang sistematis pertumbuhan bidang ekonomi. Menurut Smith (Boediono 1999) Garis besar teori ini terbagi dari 2 aspek yang saling bersinggungan satu sama lain. Dua aspek tersebut adalah pertumbuhan *output* (PDRB) total dan pergerakan pertumbuhan penduduk. Smith berteori bahwa pertumbuhan *output* yang dihasilkan melalui system produksi suatu negara tidak lepas dari tiga unsur penting (1) SDA, (2) SDM dan (3) ketersediaan stok kapital.

Teori Smith (Boediono 1999) Sumber daya alam adalah unsur yang mendasar dalam sebuah upaya produksi. Penyediaan SDA merupakan batas maksimal bagi pergerakan perekonomian pada suatu wilayah/kota. Sewaktu-waktu SDA yang tersedia belum ataupun tidak digunakan atau dimanfaatkan secara optimum, maka SDA dapat digantikan atau alih gunakan dengan penggunaan dua unsur lainnya yakni SDM dan stok kapital. Hal ini di anggap suatu kewajaran karena SDA suatu wilayah/kota yang terbatas dan penggunaannya hanya bisa mencapai jumlah maksimum, tidak dapat melebihi batas maksimum.

SDA dianggap oleh Smith dalam teorinya sebagai sumber yang memberikan kontribusi secara non-aktif pada proses pertumbuhan *ouput*. Tingkat serapan tenaga ahli atau pekerja bersifat dinamis yang bergerak mengikuti sisi permintaan dari kebutuhan tenaga ahli atau pekerja. Smith juga mengasumsikan berapapun tenaga ahli atau pekerja yang dibutuhkan akan dapat dicapai oleh pertumbuhan penduduk.

Sejalan dengan teori perkembangan ekonomi Adam Smith, diperlukan adanya spesialisasi dan pembagian kerja. Spesialisasi dan pembagian kerja ini mampu menghasilkan *output*, karena dapat mengangkat tingkat keterampilan dan kemampuan setiap tenaga ahli dan pekerja dalam bidang kerjanya. Pembagian kerja dapat meminimalisir penggunaan waktu saat peralihan macam pekerjaan yang bisa berdampak pada dana operasioal yang digunakan, serta mendorong ditemukan solusi alat-alat atau mesin-mesin baru yang akhirnya mampu mengkomplekskan dan meningkatkan kualitas, kuantitas produksi. Perluasan lahan penampungan juga

diperlukan agar mampu menampung hasil produksi. Perluasan jaringan pemasaran juga harus dilakukan selaras dengan tingkat produksi agar tidak *overload* bahkan membuat hasil produksi expired.

Perluasan ini ditargetkan skala nasional bahkan skala internasional. Hal ini juga sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan infrastruktur, dimana Ketika tingkat produksi suatu wilayah/kota, maka kebutuhan terhadap infrastruktur pun terus meningkat. *Output* dari hal ini adalah akumulasi modal, pembagian kerja, infrastruktur telah mencukupi, hal ini akan menaikkan tingkat produktivitas tenaga ahli dan pekerja. Kenaikan produktivitas ini akan menaikkan tingkat penghasilan secara berkala; desa-kecamatan-Kabupaten-provinsi bahkan negara. Jika penghasilan nasional meningkat maka tingkat kesejahteraan juga meningkat. Hal ini berdampak pada penambahan jumlah penduduk dan memperpanjang masa siklus keberhasilan perekonomian nasional, begitu seterusnya.

Stok kapital merupakan poin unsur yang dipastikan memiliki kontribusi secara aktif kepada proses pertumbuhan *output*. Smith mengatakan jika hasil akhir *output* bergantung pada stok kapital dan laju pergerakan stok kapital akan mampu mempengaruhi pertumbuhan *output* (PDRB). Selain mempengaruhi pertumbuhan *output* melalui peningkatan *skill* dan pembagian kerja pada masyarakat (Boediono, 1999).

2.2.2 Teori David Ricardo

David Ricardo juga menjadi pencetus teori ekonomi aliran klasik paling menonjol. Teori yang dikembangkan Ricardo dalam bukunya *The Principles of Political Economy and Taxation* yang diterbitkan pada tahun 1817 menyangkut empat kelompok pembahasan sebagai berikut (1) Teori tentang nilai dan harga barang, (2) Teori tentang distribusi pendapatan sebagai pembagian hasil dari seluruh produksi dan disajikan dalam bentuk teori upah, teori sewa tanah, teori bunga dan laba (Arsyad 1999).

2.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

PDRB merupakan neraca makro ekonomi yang bertujuan untuk mengkalkulasikan keseluruhan tingkat produksi barang dan jasa pada suatu

wilayah/kota dan dilakukan dalam waktu yang telah ditetapkan (BPS, 2018). PDRB adalah suatu faktor yang sangat penting, PDRB digunakan sebagai alat ukur untuk mengetahui kondisi ekonomi suatu daerah berdasarkan harga berlaku ataupun harga konstan. PDRB atas dasar harga berlaku (ADHB) merupakan nilai tambah barang jasa yang didasari patokan perhitungan menggunakan harga berlaku pada setiap tahun, sedangkan PDRB atas dasar harga konstan (ADHK) adalah nilai tambah barang dan jasa yang diatur berdasarkan perhitungan menggunakan harga berlaku dalam satuan tertentu (Al Mismary, 2021).

Untuk menghitung poin-poin yang terdapat dalam Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), terdapat tiga pendekatan yang dapat dilakukan yaitu:

1. Pendekatan peningkatan produksi, PDRB merupakan kalkulasi nilai tambah atas barang jasa yang diproduksi di suatu wilayah pada waktu tertentu (1 tahun).
2. Pendekatan peningkatan pendapatan, PDRB merupakan total balas jasa yang diperoleh faktor produksi yang terlibat dalam proses produksi di suatu wilayah/kota pada waktu yang ditentukan (1 tahun).
3. Pendekatan pengeluaran, PDRB merupakan keseluruhan komponen permintaan akhir dari:
 - a. Belanja rumah tangga dan Lembaga swasta non-profit
 - b. Belanja pemerintahan
 - c. Pembuatan modal tetap domestik bruto
 - d. Perubahan persediaan dan
 - e. Jumlah ekspor bersih (Neto).

Menurut BPS, PDRB ADHB dan, PDRB ADHK dalam nilai pertumbuhan ekonomi memiliki berbagai manfaat sebagai berikut:

1. PDRB atas harga berlaku (nominal) menjadi gambaran kekuatan pergerakan kekuatan sumber daya ekonomi dari sebuah wilayah/kota, semakin besar nilai PDRB maka semakin memiliki kemampuan/kekuatan sumber daya ekonomi yang cenderung besar, begitupun sebaliknya.
2. PDRB atas harga konstan menggambarkan pergerakan naik ekonomi secara komprehensif (seluruh lapangan usaha dari tahun ketahun).

3. Distribusi PDRB atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha menggambarkan susunan struktur dari perekonomian suatu wilayah/kota. Basis perekonomian suatu wilayah/kota dapat diketahui menurut tingkat perkembangan lapangan usaha yang mempunyai peran/dampak yang signifikan terhadap PDRB.
4. PDRB perkapita atas dasar harga berlaku menggambarkan nilai PDRB per individu.
5. PDRB perkapita atas dasar harga konstan menggambarkan perkembangan ekonomi perkapita penduduk dalam suatu wilayah/kota.

2.4 Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Infrastruktur memiliki peran yang sangat besar dalam menjalankan dan mengembangkan sistem perekonomian wilayah/kota sehingga berdampak terhadap laju naik ekonomi (Calderon, 2004). Jika suatu daerah memiliki infrastruktur yang memadai dalam kuantitas dan kualitas, hal ini dapat sangat berpengaruh dalam meningkatkan investasi, konektivitas wilayah/kota, kualitas hidup bahkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat wilayah/kota. Oleh karenanya banyak negara-negara berkembang yang berinvestasi pada suatu wilayah/kota (Sun, 2018). Upaya pembenahan infrastruktur disadari menjadi perihai penting dalam mengurangi kesenjangan pendapatan dan mendorong pertumbuhan ekonomi jangka panjangnya bagi PDB perkapita. Perkembangan infrastruktur sangat memiliki nilai pertumbuhan produktivitas dan diharapkan mampu mendorong peningkatan ekonomi wilayah/kota dalam jangka Panjang.

2.4.1 Pengaruh Infrastruktur Ekonomi

Pada suatu daerah yang terdapat alat/modal fisik atau pun nonfisik, sarana atau pra-sarana infratraktur adalah seperangkat fasilitas yang bertujuan untuk mendukung seluruh pergerakan perekonomian suatu wilayah/kota, dan mampu memberikan dampak pada tingkat keproduktivitasan ekonomi secara nyata. Ketersediaan infrastruktur ekonomi memerankan siklus pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah/kota. Beberapa hubungan dan pengaruh infrastruktur ekonomi terhadap pertumbuhan ekonomi:

A. Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Jaringan jalan adalah alat penghubung antar satu lokasi dengan lokasi lainnya dan menjadi infrastruktur paling penting dalam pertumbuhan ekonomi wilayah/kota para tenaga ahli/pekerja sangatlah membutuhkan infrastruktur jalan sebagai infrastruktur utama yang memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap kualitas perekonomian. Kelompok infrastruktur ekonomi berupa jaringan jalan, jembatan, listrik, telekomunikasi, sanitasi, transportasi, air bersih dan hal lainnya yang sejenis memberikan dampak kepada produktivitas ekonomi secara langsung. Infrastruktur sosial berupa sarana kesehatan dan pendidikan dan sarana lainnya yang memberikan dampak kepada produktivitas secara tidak langsung kepada ekonomi.



Gambar 2. 1 Dokumentasi variable infrastruktur jalan (Penulis)

Di Indonesia, Infrastruktur jalan memiliki pengaruh besar dan positif terhadap pertumbuhan ekonomi, semakin baik kondisi infrastruktur jalan suatu daerah

wilayah/kota, maka semakin besar peluang terjadinya pertumbuhan ekonomi, menurut hasil penelitian (Warsilan Kesuma, 2015) di Indonesia. Suatu wilayah/kota yang ketersediaan infrastruktur jalannya mencukupi kebutuhan masyarakat akan menghasilkan akses yang mudah, waktu tempuh singkat sehingga menghasilkan kelancaran pergerakan manusia serta pendistribusian produksi barang dan jasa. Output ini menghasilkan *margin* keuntungan dalam proses produksi menjadi besar dan turut berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi suatu wilayah/kota (Arafah, 2017).

Wilayah/kota dengan ketersediaan jaringan jalan yang tidak memadai dan kondisi jalan yang buruk akan mempengaruhi akses yang sulit untuk dijangkau, waktu tempuh perjalanan yang lama, dan pada akhirnya akan berdampak buruk pada pergerakan penyediaan barang/jasa, produksi, distribusi. Selain dampak pada pertumbuhan ekonomi, kemudahan akses akan memberikan keuntungan daerah dalam mengembangkan wilayah/kota untuk mampu bersaing dengan daerah lainnya. Dalam penelitian ini, penulis akan membuat perbandingan pertumbuhan infrastruktur jalan terhadap ekonomi, dapat diketahui melalui penambahan investasi dalam bentuk modal maupun fisik seperti penambahan Panjang jalan, perluasan badan jalan, atau perubahan kondisi jalan dengan kondisi baik terhadap total Panjang jaringan jalan (Al Mismary, 2021).

B. UMKM Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Dalam upaya membangun ekonomi kerakyatan, Presiden R.I. telah memberikan arahan untuk melakukan pengembangan UMKM Naik Kelas dan Modernisasi Koperasi. Peran UMKM sangat besar untuk pertumbuhan perekonomian Indonesia, dengan jumlahnya mencapai 99% dari keseluruhan unit usaha. Kontribusi UMKM terhadap PDB juga mencapai 60,5%, dan terhadap penyerapan tenaga kerja adalah 96,9% dari total penyerapan tenaga kerja nasional.

Perekonomian Indonesia tahun 2018 tumbuh 5,17%, lebih tinggi dibanding capaian tahun 2017 sebesar 5,07%. Faktor-faktor yang menyebabkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Indonesia ada 4, yaitu: Pertama, kontribusi pertumbuhan ekonomi berasal dari konsumsi rumah tangga, belanja sosial, *event Asian Games* dan pemilu 2019. Kedua, berasal dari konsumsi pemerintah untuk mengatasi

ketimpangan, percepatan dan perbaikan pola penyerapan anggaran, perbaikan pola belanja pemerintah daerah dan peningkatan sumber-sumber penerimaan negara. Ketiga, kontribusi dari pembangunan infrastruktur dasar dan proyek fisik lainnya. Keempat, kontribusi dari sisi ekspor dan impor. Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator dalam menentukan keberhasilan suatu negara yang diukur dari pendapatan nasional. Pada umumnya, Produk Domestik Bruto (PDB) digunakan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi suatu negara. PDB dapat diartikan sebagai nilai keseluruhan barang dan jasa yang diproduksi di suatu negara dalam jangka waktu tertentu. Untuk mendorong laju pertumbuhan ekonomi, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) memiliki peranan yang sangat besar. UMKM juga berperan dalam peningkatan kesejahteraan suatu negara, khususnya negara berkembang termasuk Indonesia. Keberadaan UMKM sangat berpotensi menciptakan lapangan kerja serta peningkatan pendapatan. UMKM diakui berperan penting di dalam pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, tidak hanya di negara-negara yang sedang berkembang, tetapi juga di negara-negara maju. Di negara maju, peran UMKM sangat penting karena lebih banyak menyerap tenaga kerja dibandingkan dengan Usaha Besar (UB) dan berkontribusi lebih besar terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) dibandingkan dengan UB. Di negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, UMKM berperan menciptakan kesempatan kerja dan sumber pendapatan bagi masyarakat, distribusi pendapatan dan pengurangan kemiskinan, serta pembangunan ekonomi. Namun, di lihat dari kontribusinya terhadap PDB dan ekspor nonmigas, khususnya produk-produk manufaktur, dan inovasi serta pengembangan teknologi, peran UMKM di negara yang sedang berkembang relatif rendah. (Tulus Tambunan, 2017).

2.5 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi mungkin merupakan teknik statistik yang paling banyak digunakan terutama untuk tujuan prediksi. Kegunaan regresi dalam penelitian salah satunya adalah memprediksi nilai variabel terikat (biasanya dinotasikan dengan huruf Y) apabila variabel bebas (biasanya dinotasikan dengan huruf X) telah diketahui. Analisis regresi adalah analisis satu arah (*non-recursive*). Regresi Linear berganda adalah regresi yang memiliki lebih dari satu variabel independen (X) dan

lebih dari satu variabel dependen (Y). Analisis Regresi berganda ini bertujuan untuk menguji pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y.

Variabel yang dipengaruhi disebut variabel dependen, sedangkan variabel yang mempengaruhi disebut variabel independent. Model umum (rumus) pada analisis regresi berganda digambarkan sebagai berikut:

$$Y_1 = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n + \epsilon_i \quad (2.1)$$

Dengan:

Y_1 = Variabel terikat

β_0 = Intercept

X_1, X_2, X_n = Variabel bebas

ϵ_i = Error term (derajat kesalahan)

Pada analisis regresi terdapat dua jenis variabel, yaitu: variabel bebas (sebagai variabel predictor) dan variabel terikat. Variabel bebas sering dinotasikan dengan $X_1, X_2, X_3, X_4, \dots$, dan seterusnya. Sedangkan variabel terikat (dependent) dinotasikan dengan Y.

Berdasarkan rumus regresi, koefisien (b) dinamakan koefisien arah regresi linier yang fungsinya menyatakan perubahan rata-rata variabel (Y) untuk setiap perubahan variabel (X) sebesar satu satuan. Perubahan tersebut merupakan penambahan apabila nilai (b) bertanda positif (+) dan pengurangan jika nilai (b) bertanda negatif (-).

Dalam bahasa yang lebih sederhana, koefisien (b) regresi linier adalah nilai dari variabel (X) yang bisa bermakna positif atau negatif, yang fungsinya mempengaruhi variabel (Y). Jika nilai variabel X positif maka akan berpengaruh naik terhadap variabel Y, akan tetapi jika nilai variabel X ternyata negatif justru akan berpengaruh turun terhadap variabel Y (Marsu, 2018).

2.6 Penelitian Terdahulu

1. Amiruddin Akbar Fisu “Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap PDRB dan Pertumbuhan Ekonomi Kota Palopo” Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Andi Djemma Palopo.

Dalam era globalisasi peningkatan suatu daerah dapat ditinjau dari peningkatan infrastruktur yang merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah, tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur yang menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Dalam penelitian ini menggunakan penelitian Metode Deskriptif Kuantitatif. Metode Kuantitatif merupakan metode yang lebih menekankan aspek pengukuran secara obyektif terhadap suatu keadaan. Untuk dapat melakukan pengukuran dapat di jabarkan kedalam beberapa komponen masalah, variable dan indikator. Setiap variable yang di tentukan di ukur dengan memberikan simbol - simbol angka yang berbeda-beda sesuai dengan kategori informasi yang berkaitan dengan variable tersebut. Dengan menggunakan angka tersebut, teknik perhitungan secara kuantitatif matematik dapat di lakukan sehingga dapat menghasilkan suatu kesimpulan yang berlaku umum di dalam suatu parameter. Pelaksanaan metode penelitian deskriptif tidak terbatas sampai pada pengumpulan dan penyusunan data, tetapi meliputi analisis untuk mengetahui permasalahan (Fisu, 2018) yang dalam hal ini merupakan pengaruh pertumbuhan ekonomi Kota Palopo.

Tujuan metodologi ini ialah menjelaskan suatu masalah tetapi menghasilkan generalisasi. Generalisasi adalah suatu kenyataan kebenaran yang terjadi dalam suatu realitas tentang suatu masalah yang di perkirakan akan berlaku pada suatu populasi tertentu. Generalisasi dapatdi hasilkan melalui suatu metode estimasi yang umum berlaku di dalam statistika induktif. Metode estimasi itu sendiri di lakukan berdasarkan pengukuran terhadap keadaan nyata yang lebih terbatas lingkupnya yang sering juga disebut “sample” dalam penelitian kuantitatif . Jadi, yang di ukur dalam penelitian sebenarnya ialah bagian kecil dari populasi atau sering di sebut “data” (Marsu, 2018).

Maka kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah:

- a) Dari hasil regresi terhadap pertumbuhan ekonomi disimpulkan juga bahwa infrastruktur panjang jalan berpengaruh negatif dan kurang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Palopo. Dapat dilihat dari sektor pertanian, kehutanan dan perikanan yang nilai R-squer sangat

rendah yaitu 0,000249392 dan nilai P-value yang tidak signifikan yaitu hanya 0,973193737 sehingga didapatkan permodelan dalam 1 km hanya mempengaruhi 0,001643 nilai pertumbuhan ekonomi pada sektor ini.

- b) Berdasarkan hasil analisis data dapat diketahui pula bahwa variabel yang memiliki pengaruh terbesar terhadap nilai PDRB adalah dari sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan yang dapat dilihat dari nilai R-squernya yaitu 0,934416596 dan nilai P-value mencapai 0,000383104.

2. MF. Dewantara Almismary “Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Banda Aceh” departemen Perencanaan Wilayah Perkotaan, Universitas Diponegoro, Semarang, Jawa Tengah.

Infrastruktur memiliki peranan yang mendasar terhadap sistem ekonomi keruangan sehingga berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Banyak negara-negara berkembang yang berinvestasi pada pembangunan infrastruktur. Investasi pada pembangunan infrastruktur merupakan salah satu roda penggerak dalam pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana yang dibutuhkan masyarakat. Investasi yang dilakukan oleh pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur dilakukan dengan mengacu kepada prioritas yang sudah ditentukan. Negara Indonesia memiliki Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 75 tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas yang menyebutkan bahwa infrastruktur prioritas adalah infrastruktur yang berdampak signifikan terhadap perekonomian baik pada tingkat pusat maupun daerah. Jenis infrastruktur prioritas tersebut mencakup: transportasi, jalan, pengairan, air bersih, air limbah, persampahan, telekomunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, minyak dan gas bumi, pendidikan, infrastruktur kawasan, pariwisata dan kesehatan.

Rentang waktu 2003-2017, Pemerintah Kota Banda Aceh terus berupaya meningkatkan ketersediaan infrastruktur publik. Berdasar data BPS Kota Banda Aceh 2003-2017, terdapat beberapa infrastruktur di Kota Banda Aceh yang paling menonjol perkembangannya yakni: prasarana listrik, prasarana air bersih, sarana pendidikan dan sarana kesehatan. Pemerintah rela

mengalokasikan dana dan waktu yang besar dalam pembangunan infrastruktur dengan mengharapkan terjadinya pertumbuhan ekonomi dan membuat masyarakat menjadi lebih sejahtera. Rentang tahun 2003-2017, laju pertumbuhan ekonomi kota Banda Aceh cenderung mengalami fluktuatif bahkan pada akhir tahun 2017 mencatat laju pertumbuhan ekonomi terendah sejak 2003 dengan laju pertumbuhan ekonomi 3,05%.

- a) Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan, didapatkan persamaan regresi yang terbentuk adalah $Y = -132998640.700 + 115.397 X_3 + 104.383 X_4 + 1965348.409 X_5$. Dalam persamaan tersebut, diketahui bahwa infrastruktur yang memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur air bersih (X_3), infrastruktur pendidikan (X_4) dan infrastruktur kesehatan (X_5). Secara teoritis, seharusnya keseluruhan infrastruktur yang diteliti memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, namun dengan berbagai catatan yang harus diperhatikan. Secara statistik, Infrastruktur yang tidak memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur jalan dan infrastruktur listrik.
 - b) Variabel infrastruktur air bersih yang diwakili oleh data jumlah pelanggan memiliki nilai Koefisien Beta 115,397, hal ini bermaksud, jika terdapat peningkatan jumlah pelanggan sebesar 1 pelanggan, maka nilai PDRB akan mengalami peningkatan sebesar Rp. 115,397. Infrastruktur pendidikan yang diwakili oleh data jumlah tenaga kerja yang tersedia (lulusan SMA dan Perguruan Tinggi) memiliki nilai koefisien Beta 104,383, hal ini bermaksud, jika terdapat peningkatan tenaga kerja sebesar 1 tenaga kerja, maka nilai PDRB akan mengalami peningkatan sebesar Rp. 104,383. Sedangkan infrastruktur Kesehatan yang diwakili oleh data angka harapan hidup memiliki nilai Koefisien Beta 1965348,409, hal ini bermaksud, jika ada peningkatan angka harapan hidup sebesar 1 tahun, maka nilai PDRB akan mengalami peningkatan sebesar Rp. 1.965.348,409.
3. Phany Ineke Putry “Pengaruh Investasi, Tenaga Kerja, Belanja Modal, Dan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Pulau Jawa” Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto, Indonesia.
- Pembangunan di provinsi-provinsi di Pulau Jawa yang berlangsung secara

menyeluruh dan berkesinambungan telah meningkatkan perekonomian masyarakat. Pencapaian hasil-hasil pembangunan yang sangat dirasakan masyarakat merupakan agregat pembangunan dari 6 provinsi di Pulau Jawa yang tidak terlepas dari usaha keras bersama-sama antara pemerintah dan masyarakat. Namun di sisi lain berbagai kendala dalam memaksimalkan potensi sumber daya manusia dan sumber modal masih dihadapi oleh penentu kebijakan di tingkat provinsi. Realisasi proyek dan investasi PMA di Pulau Jawa juga mengalami peningkatan yang berfluktuatif. Dari sisi penerimaan realisasi investasi PMA, Provinsi DKI Jakarta menempati posisi tertinggi yaitu mencapai 4,8 miliar dolar pada tahun 2011, namun dari sisi pertumbuhannya menurun menjadi 25 persen dari tahun sebelumnya. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif, dimana di dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan ilmiah terhadap keputusan manajerial dan ekonomi. Obyek yang diteliti adalah Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), Penanaman Modal Asing (PMA), tenaga kerja, belanja modal, infrastruktur jalan, infrastruktur energi listrik, dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini dilakukan di seluruh provinsi di Pulau Jawa yaitu Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Provinsi Jawa Timur, dan Provinsi Banten. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang merupakan data panel yaitu gabungan antara data runtut waktu (time series) dan data silang (cross section) diperoleh dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, Badan Pusat Statistik Kabupaten Purbalingga dan sumber lain yang terkait dengan penelitian ini. Variabel yang digunakan adalah Pertumbuhan Ekonomi, Realisasi nilai PMDN, Realisasi nilai PMA, Tenaga Kerja, Belanja Modal Infrastruktur Jalan Aspal dan Infrastruktur Jalan Bukan Aspal, dan Energi Listrik Terjual.

- a) Pemerintah di masing-masing provinsi diharapkan dapat meningkatkan investasi Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) di Pulau Jawa melalui kebijakan menjaga stabilitas ekonomi, politik dan keamanan dalam negeri, memperbaiki sarana dan prasarana infrastruktur yang menunjang serta mempermudah peraturan dalam berinvestasi sehingga dapat meningkatkan

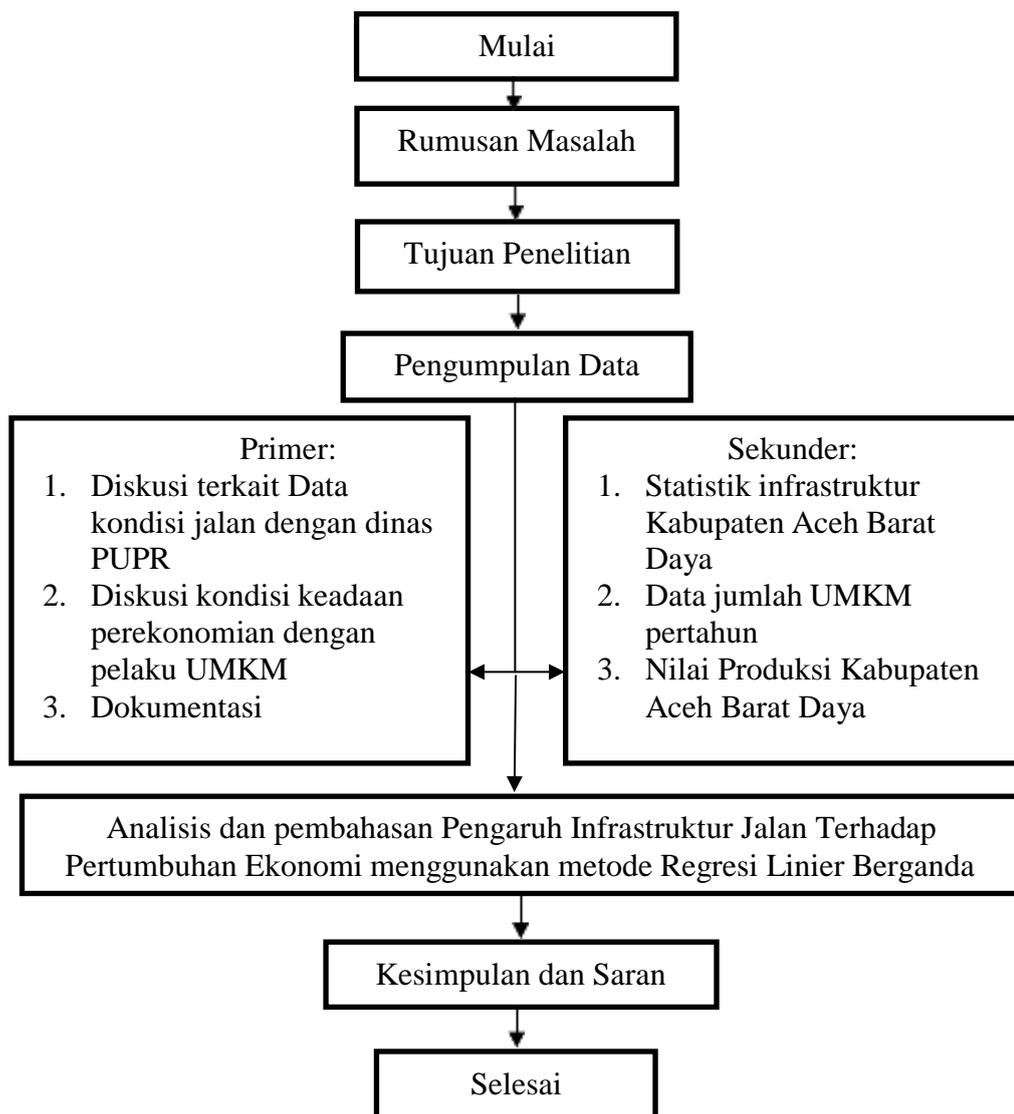
pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa. Pemerintah dan masyarakat diharapkan dapat menarik investasi asing dengan cara menciptakan iklim investasi yang kondusif, penyederhanaan proses perijinan, serta meningkatkan kualitas sumber daya manusia sehingga diharapkan nilai Penanaman Modal Asing (PMA) dapat semakin meningkat dan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa.

- b) Meningkatkan produktivitas tenaga kerja melalui peningkatan alokasi anggaran untuk pendidikan guna mempertinggi kualitas tenaga kerja, memberikan latihan keterampilan bagi tenaga kerja serta memperluas kesempatan kerja sehingga output meningkat dan pada akhirnya dapat memacu pertumbuhan ekonomi di masing-masing provinsi di Pulau Jawa. Rekomendasi yang dapat diajukan belanja modal pemerintah sangat dibatasi oleh sumber penerimaan yang lebih banyak berasal dari pemerintah pusat. Ditambah lagi, sumber penerimaan tersebut lebih banyak tersedot untuk belanja rutin sehingga alokasi anggaran untuk belanja modal pemerintah menjadi terbatas. Dengan belanja modal pemerintah yang tersedia, seharusnya dialokasikan secara tepat kepada proyek investasi yang mempunyai dampak multiplier yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi. Belanja modal lebih diarahkan kepada pembangunan infrastruktur yang menopang pertumbuhan ekonomi seperti pembangunan jalan ke daerah-daerah produksi

BAB 3
METODE PENELITIAN

3.1 Diagram Alir

Langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar diagram alir berikut ini:



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian (Penulis)

3.2 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan data keadaan Infrastruktur jalan dan pengumpulan data pertumbuhan nilai PDRB untuk melakukan Analisa pengaruhnya terhadap ekonomi Kabupaten. Maka dibutuhkan beberapa data pendukung yang berasal dari pihak Pemerintah Kabupaten Aceh Barat Daya. Selain itu penulis juga melakukan kunjungan langsung ke beberapa paket konstruksi di Kabupaten Aceh Barat Daya yang sedang dikerjakan untuk mengetahui nilai pertumbuhan jalan pada tahun 2023, guna menjadi data primer dalam penelitian ini.

3.3 Metode Analisa Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan Metode Regresi Linear berganda. Analisis regresi merupakan teknik statistik untuk menginvestigasi dan menyusun model mengenai hubungan antar variabel (Ritonga 2011). Aplikasi regresi terjadi hampir pada setiap bidang ilmu termasuk ekonomi, manajemen, akuntansi, biologi dan ilmu-ilmu sosial.

3.4 Metode Pengolahan Data

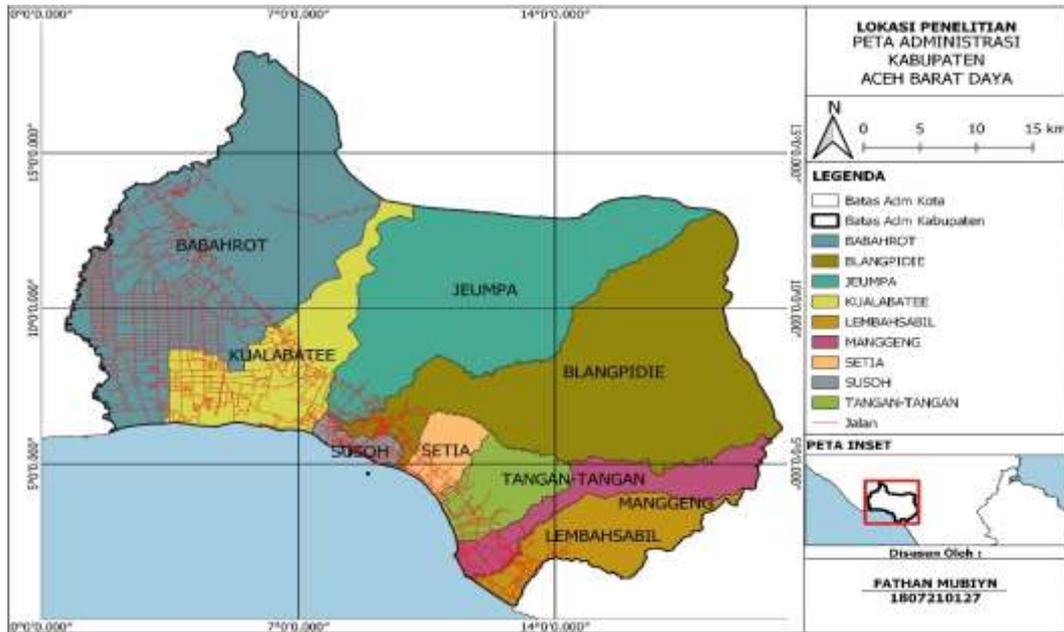
Dalam mengolah data yang didapatkan penulis menggunakan aplikasi digital SPSS versi 27. SPSS digunakan untuk pengolahan dan menganalisis data yang memiliki kemampuan analisis statistic regresi serta manajemen data dengan output grafis.

3.5 Data Penelitian

3.5.1 Sumber Data

Kabupaten Aceh Barat Daya merupakan salah satu Kabupaten yang terletak di provinsi Aceh. Wilayah Kabupaten Aceh Barat Daya secara geografis terletak dibagian barat selatan provinsi Aceh. Memiliki luas $1.882,05 km^2$, dengan luas hutan mendominasi paling besar mencapai 129.219,10 ha, diikuti lahan perkebunan seluas 27.504,28 ha. Sedangkan lahan bandara Kuala Batu mempunyai lahan terkecil yaitu 42,95 ha. Kabupaten Aceh barat daya terletak pada $3^{\circ}34'24''$ -

4°05'37" Lintang Utara dan 96°34'57"-97°09'19" Bujur Timur dengan ibu kota Blangpidie. Sampai dengan tahun 2021 Kabupaten Aceh Barat Daya dibagi menjadi 9 Kecamatan, dan 152 desa atau gampong. Batas-batas wilayah Kabupaten Aceh Barat Daya, sebelah Utara dengan Kabupaten Gayo Lues, sebelah Timur dengan Kabupaten Aceh Selatan, sebelah Selatan dengan Samudera Hindia, dan sebelah Barat dengan Kabupaten Nagan Raya. Kabupaten Aceh Barat Daya terdiri dari 9 kecamatan, 152 perdesaan. Kabupaten Aceh Barat Daya memiliki jumlah penduduk 51.614 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk sebesar 16.961 jiwa/km² pada tahun 2021 (BPS, 2021). Peta administrasi letak geografis Kabupaten Aceh Barat Daya dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut ini Peta administrasi letak geografis Kabupaten Aceh Barat Daya dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut ini:



Gambar 3. 2 Peta Administrasi Aceh Barat Daya

3.5.2 Infrastruktur Ekonomi

Infrastruktur yang bertujuan mendukung seluruh kegiatan perekonomian wilayah/kota sangatlah berpengaruh bagi penulis. Dalam penelitian ini salah satu jenis infrastruktur ekonomi yang penulis gunakan yaitu infrastruktur jaringan jalan dengan variable pembandingnya kondisi jalan yang dideskripsikan sebagai berikut.

A. Jaringan Jalan

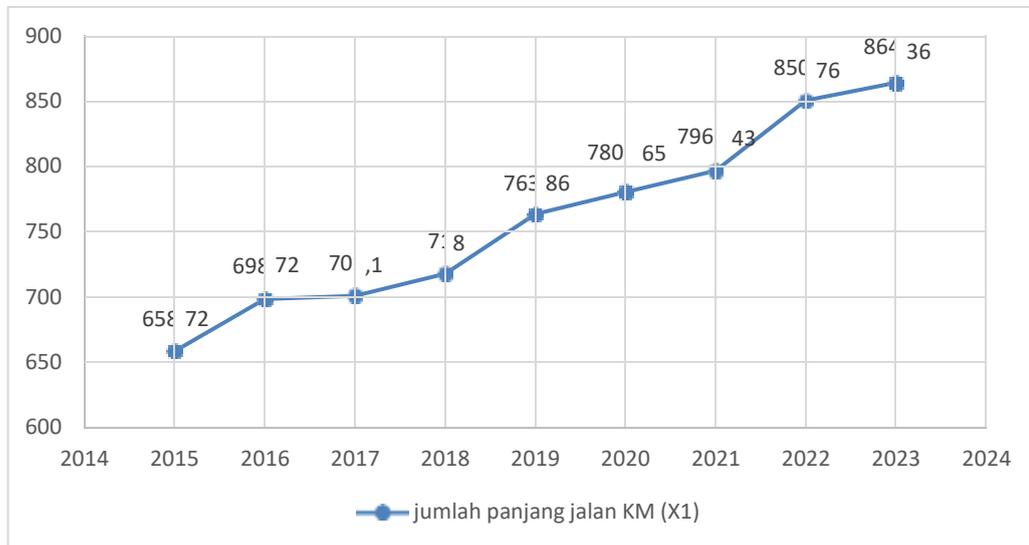
Data Panjang jalan secara keseluruhan di Kabupaten Aceh Barat Daya menurut status wewenang keseluruhan yaitu Jalan Negara yang pembinaannya dilakukan oleh Departemen Pekerjaan Umum, Jalan Provinsi yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Provinsi dan Jalan Kabupaten yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten terus mengalami penambahan dalam 8 tahun terakhir khususnya kewenangan kabupaten. Berikut data perkembangan jaringan jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya:

Tabel 3. 1 Data Infrastruktur Jalan (PUPR)

Infrastruktur Jalan			
Tahun	Jumlah Panjang Jalan	Panjang Jalan Kondisi Baik	Panjang Jalan Dalam Kondisi Buruk
2015	658,72	298,2	508,779
2016	698,72	300,7	501,1
2017	701,1	306,25	498,976
2018	718	276,665	423,51
2019	763,86	310,465	407,451
2020	780,665	318,497	308,22
2021	796,943	270,229	226,714
2022	850,76	300,876	230,08
2023	864,36	307,57	278,62

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang mencatat, pertumbuhan panjang jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya hingga tahun 2023 mencapai nilai 864,36 kilo meter pada 2023. Panjang jalan tersebut meningkat 1,58% dibandingkan pada tahun sebelumnya yang tercatat sepanjang 796,943 km. Kemudian, pada 2020 panjang jalan di Kab. Aceh Barat Daya mencapai 780,665 km, dilanjut pada tahun 2019 mencapai 763,86. Dengan data ini, artinya setiap tahun jalan di Kab. Aceh Barat Daya terus mengalami peningkatan. Pasalnya, pemerintah Kab. Aceh Barat Daya terus membangun infrastruktur jalan di seluruh Kab. Aceh Barat Daya. Berdasarkan tingkat kewenangannya, jalan yang menjadi kewenangan kabupaten mencapai 769,72 km. Jalan yang merupakan kewenangan pemerintah provinsi sepanjang

30,91 km. Sementara, jalan yang merupakan kewenangan pemerintah pusat sepanjang 63,73 km.



Gambar 3. 3 Grafik perubahan panjang jalan Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)

Perkembangan panjang jaringan jalan yang dibangun di Kabupaten Aceh Barat Daya dalam 9 tahun terakhir dari 2015-2023 mengalami perubahan yang signifikan berdasarkan jumlah kondisi baik dan buruk. Pertumbuhan panjang jalan menjadi perhatian pemerintah sebagai modal prasarana pelayanan masyarakat dalam mempersingkat waktu tempuh dan menghemat biaya pertumbuhan barang jasa, penambahan jumlah kendaraan, efisiensi bahan bakar, hingga peningkatan kegiatan produktivitas ekonomi. Selama 9 (2015-2023) tahun terakhir panjang jalan Kabupaten Aceh Barat Daya telah mengalami pertumbuhan stabil hingga 23,8%, dengan berbagai kondisi permukaan jalan

Berbeda dengan pertumbuhan panjang jalan, kondisi jaringan infrastruktur jalan tiap tahunnya mengalami pertumbuhan, mulai dari jaringan jalan yang masih bebatuan hingga jaringan jalan aspal yang dilakukan peremajaan kembali. Berikut dilampirkan tabel dan grafik perubahan jaringan jalan pada tahun 2015-2023 yaitu.



Gambar 3. 4 Grafik jalan kondisi baik Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)

Pertumbuhan jalan baik di Kabupaten Aceh Barat Daya setiap tahunnya mengalami pertumbuhan fluktuatif, pemerintah menjadi penentu pertumbuhan jalan baik, pada musim pemilu pertumbuhan jalan baik cenderung menurun, dan ketika pemilu selesai pertumbuhannya kembali naik. Pertumbuhan pada tahun 2016 mengalami kenaikan 1%, tahun 2017 mengalami kenaikan 2%, tahun 2019 kembali naik 12%, 2020 mengalami kenaikan 2,6%, sedang penurunannya pada tahun 2018 sebesar 10% dan 2021 mampu menyentuh angka penurunan 15%. Hal ini apabila ditinjau dari bidang ilmu Teknik sipil, terjadi dikarenakan umur perencanaan jalan, bahwa jalan yang memiliki umur lebih dari 5 tahun perencanaan mengalami penurunan kualitas sehingga banyak jalan yang rusak.



Gambar 3. 5 Grafik jalan kondisi buruk Kabupaten Aceh Barat Daya (PUPR)

Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya tiap tahunnya mengalami perubahan. Panjang jalan buruk tiap tahunnya mengalami penurunan yang stabil naik turun, tiap tahunnya jalan buruk di Kabupaten Aceh Barat Daya turun sekitar 1,5% sampai 26% tiap tahunnya Pada 9 tahun penelitian, telah terjadi perubahan yang menunjukkan bahwa fokus pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi juga membawa pengaruh terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Aceh Barat Daya, pembangunan juga dipengaruhi jalan-jalan yang sudah di lakukan penimbunan tetapi belum dilakukan pengaspalan, ataupun yang sudah dilakukan pengaspalan tetapi terjadi kerusakan karena kualitas material atau pengerjaan yang kurang sempurna. Kerusakan jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya seringkali terjadi di ruas jalan lintas yang sering dilalui kendaraan besar seperti daerah kawasan industri, Kesehatan, Pendidikan, dan Pertanian.

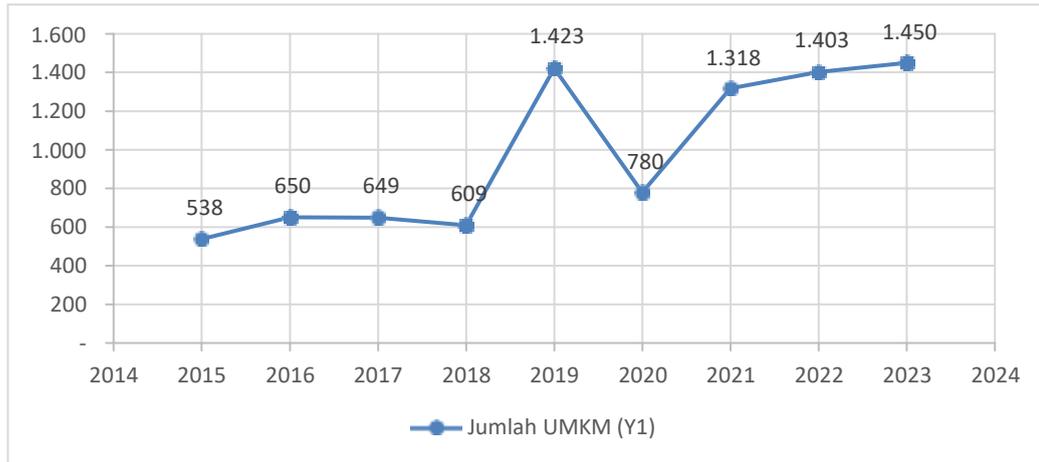
3.6 Pertumbuhan UMKM

Setiap daerah bahkan negara pasti menginginkan pertumbuhan ekonomi yang positif dan meningkat setiap tahunnya. Perekonomian mengalami pertumbuhan jika terjadi peningkatan produktivitas ekonomi yang dapat diketahui melalui jumlah pertumbuhan UMKM. Faktor pertumbuhan nilai PDRB terdiri dari PDRB atas dasar harga konstan dan PDRB atas dasar harga berlaku. Pada penelitian ini, penulis menggunakan data UMKM dari tahun 2015 hingga tahun 2023. Berikut ini adalah grafik nilai PDRB ADHK dengan objek UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya:

Tabel 3. 2 Pertumbuhan UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya (BPS 2022)

Tahun	Jumlah UMKM	Nilai Produksi (Rp)
2015	538	24.193.333,-
2016	650	26.665.716,-
2017	649	26.938.512,-
2018	609	22.015.210,-
2019	1.423	19.527.995,-
2020	780	16.461.278,-
2021	1.318	16.458.499,-
2022	1.403	17.950.848,-
2023	1.450	18.355.136,-

Berdasarkan tabel diatas, maka dapat dibuat grafik sebagai berikut:

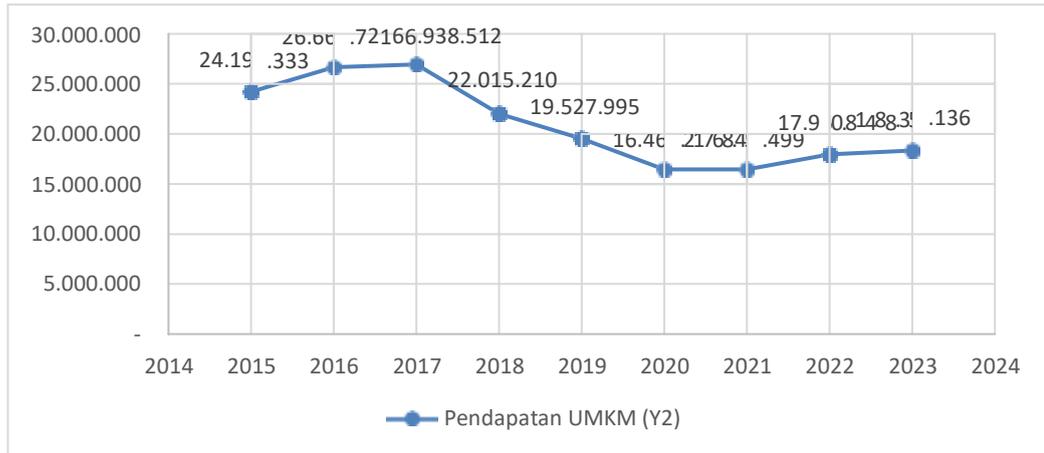


Gambar 3. 6 Grafik jumlah UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya (BPS 2022)

Berdasarkan grafik, dapat diketahui bahwa jumlah UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya dalam kurun waktu 2015-2023 menunjukkan naik dan turun yang relative rendah. Berdasarkan grafik juga dapat dilihat pada tahun 2020 menjadi tahun terendah jumlah UMKM yang diketahui disebabkan oleh pandemic COVID-19 yang melanda dunia. Juga dapat diketahui bahwa jumlah UMKM tertinggi adalah terdapat pada tahun 2021 dengan nilai 338.

3.7 Laju Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi dapat diketahui dari nilai PDRB disebuah wilayah/kota. Laju pertumbuhan ekonomi digunakan untuk mengukur kemajuan ekonomi sebagai hasil nyata dari pembangunan. Jika laju pertumbuhan bernilai positif dan terus mengalami kenaikan setiap tahunnya, maka dapat dikatakan bahwa pembangunan yang dilakukan berhasil dan memberikan dampak yang baik pada kemajuan ekonomi suatu wilayah. Laju pertumbuhan ekonomi juga dimanfaatkan sebagai dasar perencanaan pembangunan infrastruktur suatu wilayah/kota. Berikut ini merupakan laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya dalam kurun waktu penelitian 2015-2023 berdasarkan nilai pendapatan UMKM:



Gambar 3. 7 Grafik Pendapatan UMKM Kabupaten Aceh Barat Daya (Penulis)

Laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya dalam kurun waktu penelitian 2015-2023 menunjukkan nilai yang naik dan turun terus berubah setiap tahunnya. Laju pertumbuhan ekonomi tertinggi terdapat pada tahun 2023. Pertumbuhan ekonomi yang konstan terjadi dari tahun awal penelitian dan 2015 menjadi nilai pertumbuhan ekonomi terendah.

3.8 Metode Analisa Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan Metode Regresi Linear Berganda. Analisis regresi merupakan teknik statistik untuk menginvestigasi dan menyusun model mengenai hubungan antar variabel (Ritonga 2011). Aplikasi regresi terjadi hampir pada setiap bidang ilmu termasuk ekonomi, manajemen, akuntansi, biologi dan ilmu-ilmu sosial (Janie, 2012).

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Aceh Barat Daya akan dianalisis menggunakan analisis regresi linier berganda. Adapun observasi data pada penelitian diperoleh dari tahun 2015 sampai tahun 2023. Sebelum melakukan analisis regresi linier berganda, data pada penelitian ini harus memenuhi pengujian asumsi klasik. Adapun pengujian asumsi klasik yaitu Uji Normalitas, Uji Heterokedastisitas, dan Uji Multikolinieritas. Berikut pengujian asumsi klasik.

4.1.1 Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui sebaran data penelitian sudah terdistribusi dengan normal atau tidak. Uji normalitas melalui uji statistik sederhana yaitu uji *Kolmogorov Smirnov*. Sebaran data dinyatakan berdistribusi normal dan memenuhi asumsi normalitas apabila nilai Sig. $> 0,05$ (taraf signifikan). (Ghozali, 2016). Tabel berikut merupakan hasil uji normalitas.

Tabel 4. 1 Uji Normalitas jalan terhadap Jumlah Unit UMKM (Penulis)

	<i>Kolmogorov-Smirnov</i>		
	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	0,238	8	0,149

Berdasarkan tabel 4.1 diperoleh bahwa Uji Normalitas terhadap jalan kondisi baik dengan pendapatan UMKM menghasilkan nilai Sig. sebesar $0,149 > 0,05$. Maka dapat dinyatakan data telah terdistribusi normal dan asumsi normalitas terpenuhi dalam asumsinya.

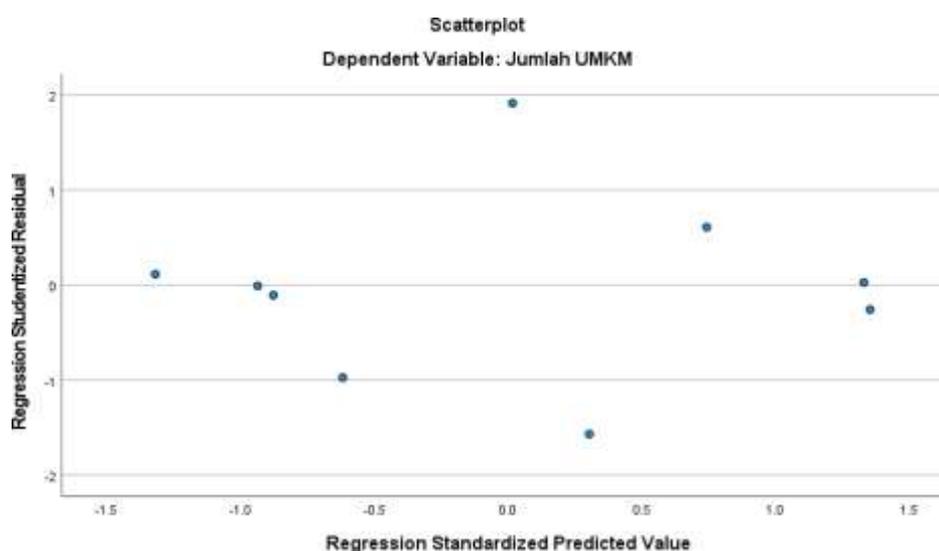
Tabel 4. 2 Uji Normalitas Jalan Terhadap Nilai Produksi UMKM (Penulis)

	<i>Kolmogorov-Smirnov</i>		
	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	0,158	8	0,752

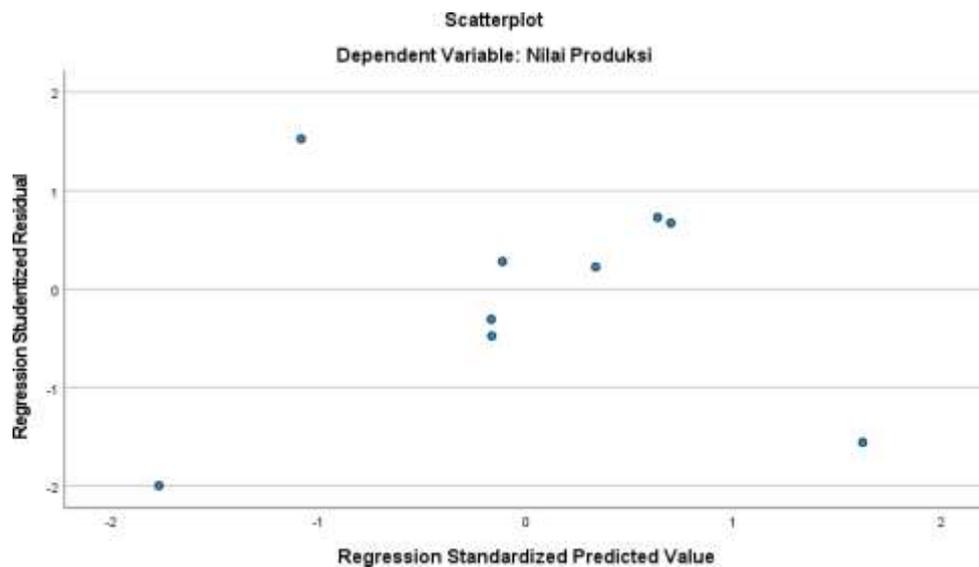
Berdasarkan tabel 4.2 diperoleh bahwa Uji Normalitas terhadap jalan kondisi baik dengan pendapatan UMKM menghasilkan nilai Sig. sebesar $0,752 > 0,05$. Maka dapat dinyatakan data telah berdistribusi normal dan asumsi normalitas terpenuhi dalam asumsinya.

2. Uji Heterokedastisitas

Uji Heterokedastisitas bertujuan untuk ketidaksamaan ragam dalam model regresi. Ada beberapa cara dalam mendeteksi heteroskedastisitas dalam Model regresi, salah satunya melalui Uji Grafik Plot. Grafik Plot antara nilai prediksi variabel dependen yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Tidak terjadi heteroskedastisitas apabila tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y. (Ghozali, 2011). Grafik Plot berikut merupakan pengujian heteroskedastisitas.



Gambar 4. 1 Grafik Plot Uji Heteroskedastisitas jumlah UMKM (Penulis)



Gambar 4. 2 Grafik Plot Uji Heteroskedastisitas Nilai Produksi UMKM (Penulis)

Berdasarkan gambar 4.1 dan 4.2 Grafik Plot tidak mengalami gejala heterokedastisitas. Hal ini didasari dengan adanya bukti dari pola titik-titik yang ada tersebar secara acak baik diatas dan dibawah dari 0 pada sumbu Y serta tidak memiliki pola yang jelas.

3. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas merupakan uji yang dilakukan untuk memastikan apakah di dalam suatu model regresi terdapat korelasi antara variabel independen atau bebas. Model regresi dinyatakan terbebas dari gejala multikolinieritas jika nilai *Tolerance* yang lebih besar daripada 0,10 dan nilai *VIF* lebih kecil dari 10,00. Tabel berikut merupakan uji multikolinieritas.

Tabel 4. 3 Uji Multikolinieritas (Penulis)

Variabel	Tolerance	VIF
Panjang Jalan (X1)	0,049	20,212
Panjang Jalan Kondisi Baik (X2)	0,276	3,621
Panjang Jalan Kondisi Buruk (X3)	0,047	21,322

Berdasarkan tabel 4.4 diperoleh masing-masing variabel bebas memiliki nilai *Tolerance* sebesar 0,049 dan nilai *VIF* sebesar 20,212. Hal ini bermakna bahwa masing-masing variabel bebas memiliki nilai *Tolerance* < 0,10 dan *VIF* > 10, maka dapat dinyatakan variable x terjadi gejala multikolinieritas.

4.1.2 Analisis Regresi Linier Berganda

Setelah melakukan serangkaian pengujian asumsi klasik regresi linear berganda, selanjutnya melakukan analisis regresi linier berganda. Tahapan awal regresi linear berganda yaitu membangun model regresi.

1. Model Regresi

Model regresi dibangun berdasarkan hasil keluaran nilai beta (β). Tabel berikut merupakan nilai beta model regresi linier berganda.

Tabel 4. 4 Nilai Beta Model Regresi Linier Berganda (Penulis)

Variabel	B
<i>Constant</i>	3395,738
Panjang Jalan (X1)	2,984
Panjang Jalan Kondisi Baik (X2)	1,915
Panjang Jalan Kondisi Buruk (X3)	3,615

Berdasarkan tabel 4.5, adapun model regresi linier berganda yang dapat dibangun sebagai berikut.

$$Y = 3395,738 - 2,984 X1 + 1,915 X2 + 3,615 X3 \quad (4.1)$$

Adapun interpretasi dari model regresi linier berganda tersebut sebagai berikut :

1. Nilai konstanta sebesar 3395,738 bermakna bahwa apabila variabel panjang jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) dan variable jalan kondisi

buruk (X3) bernilai 0 maka kemungkinan variabel UMKM (Y) akan meningkat sebesar 3,396.

2. Nilai β_1 sebesar 2,984 bermakna bahwa apabila terdapat penambahan 1 satuan pada variabel jalan (X1) sedangkan variabel panjang jalan kondisi baik (X2), dan buruk (X3) bernilai konstan, maka akan menaikkan variabel UMKM (Y) sebesar 2,984.
3. Nilai β_2 sebesar 1,915 bermakna bahwa apabila terdapat penambahan 1 satuan pada variabel jalan kondisi baik (X2) sedangkan variabel panjang jalan (X1), dan kondisi buruk (X3) bernilai konstan maka akan meningkatkan variabel UMKM (Y) sebesar 1,915.
4. Nilai β_3 sebesar 3,615 bermakna bahwa apabila terdapat penambahan 1 satuan pada variabel jalan kondisi buruk (X3) sedangkan variabel panjang jalan (X1), dan kondisi baik (X2) bernilai konstan maka akan meningkatkan variabel UMKM (Y) sebesar 3,615.

2. Koefisien Determinasi (R^2)

Setelah model regresi linier berganda telah dibangun, kemudian dilanjutkan dengan melakukan analisa koefisien determinasi (R^2). Analisa koefisien determinasi (R^2) bertujuan untuk mengukur sejauh mana kemampuan variabel jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) mampu menjelaskan variasi variabel UMKM (Y) pada model. Tabel berikut merupakan analisa koefisien determinasi (R^2).

Tabel 4. 5 Koefisien Determinasi (R^2) (Penulis)

<i>R</i>	<i>R square</i>	<i>R square adjusted</i>	<i>Std. Error of estimate</i>
0,869	0,755	0,608	252,407

Berdasarkan tabel 4.6 diperoleh bahwa besaran nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,755. Hal ini bermakna bahwa 75,5% variabel jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) mampu menjelaskan variabel pendapatan UMKM (Y). Sedangkan sisanya sebesar 24,5% dijelaskan oleh variabel-variabel lain yang tidak diikutkan pada variabel penelitian.

Selanjutnya melakukan analisa pengaruh variabel panjang jalan (X1) variabel jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) terhadap variabel UMKM (Y) dalam model regresi. Analisa pengaruh variabel variabel panjang jalan (X1), jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) terhadap variabel UMKM (Y) dibedakan menjadi dua analisis pengaruh yaitu secara simultan dan secara parsial.

3. Uji Simultan (Uji F)

Analisa pengaruh variabel variabel panjang jalan (X1), jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) terhadap variabel (Y) dalam model regresi secara simultan melalui Uji F. Variabel panjang jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) dinyatakan memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y) secara simultan apabila nilai Sig. < 0,05. Tabel berikut merupakan analisa pengaruh secara simultan.

Tabel 4. 6 Pengaruh Simultan Model Regresi Linier Berganda (Penulis)

Model	Sum Of Ssquare	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	983241,408	3	327747,136	5,144	0,055
Residual	318546,592	5	63709,318		
Total	1301788,000	8			

Berdasarkan tabel 4.7 pengaruh simultan model regresi linier berganda menghasilkan nilai Sig. sebesar 0,055. Hal ini bermakan bahwa nilai Sig. > 0,05 maka dapat dinyatakan bahwa Variabel Panjang jalan (X1), variabel panjang jalan kondisi baik(X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) dinyatakan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y) secara simultan.

4. Uji Parsial (Uji T)

Setelah melakukan analisa pengaruh secara simultan, dilanjutkan dengan melakukan analisa pengaruh variabel jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) terhadap variabel UMKM (Y) secara parsial. Analisa pengaruh variabel jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi

baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) terhadap variabel pendapatan UMKM (Y) secara parsial melalui uji T. Variabel jalan (X1) variabel panjang jalan kondisi baik (X2) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X3) dinyatakan memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y) secara parsial apabila nilai Sig. < 0,05. Tabel berikut merupakan analisa pengaruh secara parsial.

Tabel 4. 7 Pengaruh Parsial Model Regresi Linier Berganda (Penulis)

Variabel	t	Sig.
Panjang Jalan (X1)	0,527	0,621
Panjang Jalan Kondisi Baik (X2)	0,177	0,866
Panjang Jalan Kondisi Buruk (X3)	-0,364	0,736

Berdasarkan tabel 4.8 pengaruh parsial model regresi linier berganda dijabarkan sebagai berikut.

1. Variabel jalan (X1) memiliki nilai Sig. sebesar 0,621. Hal ini bermakna bahwa Nilai Sig. > 0,05 maka dinyatakan bahwa variabel jalan kondisi baik (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel UMKM (Y) secara parsial.
2. Variabel jalan kondisi baik (X2) memiliki nilai Sig. sebesar 0,866. Hal ini bermakna bahwa Nilai Sig. > 0,05 maka dinyatakan bahwa variabel jalan kondisi baik (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel UMKM (Y) secara parsial.

4.2 Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan variabel jalan kondisi baik (X1) dan variabel panjang jalan kondisi buruk (X2) tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap variabel UMKM (Y). Hal ini dibuktikan dari hasil penelitian memberikan nilai Sig. sebesar 0,055 > 0,05. Dalam hal ini dapat diketahui bahwa tidak terdapat pengaruh infrastruktur jalan yang ditinjau melalui panjang jalan kondisi baik dan panjang jalan kondisi buruk terhadap pertumbuhan ekonomi yang ditinjau melalui pertumbuhan jumlah unit dan nilai produksi UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya dari Tahun 2015 sampai 2023.

Variabel jalan (X1) memberikan pengaruh positif yang tidak signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_1 sebesar 2,984 dan nilai Sig. sebesar $0,621 > 0,5$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan sebanyak 1 km akan berdampak menaikkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 2.984,000. Pada variabel jalan kondisi baik (X2) memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_2 sebesar 1,915 dan nilai Sig. sebesar $0,866 > 0,05$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan kondisi baik sebanyak 1 km akan berdampak menaikkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 1.915,000. Pada variabel jalan kondisi buruk (X3) memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_3 sebesar 3,615 dan nilai Sig. sebesar $0,047 < 0,05$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan kondisi buruk sebanyak 1 km akan berdampak menurunkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 3.615,000.

Hasil penelitian sesuai dengan penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya oleh Adif, dkk (2021) dengan judul penelitian analisis pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi UMKM di Bukit Gado-Gado Kota Padang. Hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa terdapat pembangunan infrastruktur jalan memberikan pengaruh positif secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi UMKM dengan nilai signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Pembangunan infrastruktur jalan dapat memperbaiki aksesibilitas dan dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah baik menuju atau meninggalkan daerah. Dengan jalan yang baik dan mudah diakses, pengusaha UMKM dapat mengangkut barang-barang mereka dengan lebih efisien dan mengurangi biaya transportasi, ini akan membantu meningkatkan daya saing UMKM dan memperluas jangkauan pasar.

Pertumbuhan ekonomi ditinjau dari jumlah unit usaha dan nilai produksi UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Nilai produksi UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya tercatat paling tinggi pada tahun 2017 yaitu sebesar Rp. 26.938.512 dan paling rendah pada tahun 2021 yaitu sebesar Rp. 16.458.499.

Berdasarkan hasil penelitian pergerakan fluktuatif pendapatan UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya tersebut bukan disebabkan oleh kondisi infrastruktur jalan. Pergerakan fluktuatif pendapatan UMKM tersebut disebabkan oleh modal usaha dan kualitas SDM. Kondisi demikian sejalan dengan hasil penelitian terdahulu. Hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa bahwa modal usaha, lokasi usaha, pelatihan dan promosi produk mampu meningkatkan pendapatan pelaku usaha mikro kecil di Kota Manado. Selain itu didukung juga penelitian dengan tujuan penelitian untuk mengetahui seberapa besar pengaruh modal usaha, jam kerja, dan lama usaha terhadap pendapatan UMKM di Kota Banda Aceh. Adapun hasil penelitian tersebut yaitu terdapat pengaruh modal usaha, jam kerja, dan lama usaha secara bersama-sama terhadap pendapatan UMKM. Pembangunan jalan di Kabupaten Aceh Barat daya kebanyakan mengalami pertumbuhan pada tiap tiap ruas jalan baru, dikarenakan Kabupaten ini sendiri adalah pemekaran dari Aceh Selatan sehingga penambahan badan jalan yang dilakukan kebanyakan pada wilayah-wilayah perkebunan.

Pada perawatannya jalan di kabupaten sangatlah efektif dalam pengerjaannya dikarenakan focus pemerintahan setempat hanya berskala kecil sehingga tiap tahunnya pertumbuhan jalan baik di kabupaten terus naik dan mempengaruhi pendapatan nilai produksi UMKM.

BAB 5

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, adapun kesimpulan yang dapat diambil sebagai berikut.

1. Variabel jalan (X1) memberikan pengaruh positif yang tidak signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_1 sebesar 2,984 dan nilai Sig. sebesar $0,621 > 0,5$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan sebanyak 1 km akan berdampak menaikkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 2.984,000. Pada variabel jalan kondisi baik (X2) memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_2 sebesar 1,915 dan nilai Sig. sebesar $0,866 > 0,05$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan kondisi baik sebanyak 1 km akan berdampak menaikkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 1.915,000. Pada variabel jalan kondisi buruk (X3) memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel pendapatan UMKM (Y), hal ini dibuktikan melalui nilai β_3 sebesar 3,615 dan nilai Sig. sebesar $0,047 < 0,05$. Pengaruh tersebut bermakna bahwa apabila terdapat penambahan panjang jalan kondisi buruk sebanyak 1 km akan berdampak menurunkan pendapatan UMKM sebesar Rp. 3.615,000.
2. Panjang jalan kondisi baik secara keseluruhan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan UMKM dari tahun 2015 sampai 2023 dengan nilai Sig. sebesar $0,621 > 0,5$ di Kabupaten Aceh Barat Daya. Panjang jalan kondisi buruk secara parsial memberikan pengaruh negatif yang mempengaruhi keseluruhan tahun penelitian terhadap variabel pendapatan UMKM dari tahun 2015 sampai 2023 dengan nilai Sig. sebesar $0,047 < 0,05$ di Kabupaten Aceh Barat Daya. Berdasarkan hasil penelitian pergerakan fluktuatif pendapatan UMKM di Kabupaten Aceh Barat Daya tersebut bukan disebabkan oleh kondisi infrastruktur jalan berdasarkan analisa yang sudah dilakukan. Pergerakan fluktuatif pendapatan UMKM tersebut disebabkan

oleh modal usaha dan kualitas SDM. Hasil penelitian tersebut menyatakan pengaruh infrastruktur jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya tidak memiliki pengaruh signifikan bahkan modal usaha, lokasi usaha, pelatihan dan promosi produk mampu meningkatkan pendapatan pelaku usaha mikro kecil di Kabupaten Aceh Barat Daya.

5.2 Saran

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan penelitian ini dijabarkan sebagai berikut.

1. Walaupun kontribusi panjang jalan di Kabupaten Aceh Barat Daya tidak terlalu mempengaruhi pertumbuhan UMKM sehingga diharapkan pertumbuhan infrastruktur jalan diharapkan mendapat perhatian lebih sehingga mempengaruhi pertumbuhan usaha di Kabupaten Aceh Barat Daya. Kondisi infrastruktur di kabupaten diharapkan dilakukan evaluasi setiap tahunnya sehingga pembangunan infrastruktur lebih terarah tujuan pembangunannya
2. Data yang digunakan berupa data primer dengan melakukan proses pengumpulan data secara langsung. Kondisi ini dapat mengendalikan jumlah sampel yang akan menjadi observasi penelitian. Menambahkan variasi variabel pada penelitian sehingga dapat mengetahui pengaruh yang diberikan dari aspek-aspek lainnya terhadap pertumbuhan pendapatan UMKM.

DAFTAR PUSTAKA

- Abouzar, Zangouinezhad Adel Azar. (2014). *How public-private partnership projects impact infrastructure industry for economic growth. International Journal of Social Economics*. Vol. 41 Iss 10 pp. 994 – 1010.
- Adif, R. M., Hendri, R., & Almizan, A. (2021). Analisis Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi UMKM di Bukit Gado-Gado Kota Padang Pada Tahun 2020. *Jurnal Informatika Ekonomi Bisnis*, 161–164. <https://doi.org/10.37034/infeb.v3i4.96>
- Al Mismary, M. D. (2021). *The effects of infrastructure development and carbon emissions on economic growth. Environmental Science and Pollution Research*, 28(27), 36259–36273. <https://doi.org/10.1007/s11356-021-12936-4>
- Arafah, S. R. I. Y. (2017). “Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan, Listrik dan Pendidikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Medan”. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Sumatera Utara. Medan
- Ayogu, M. (2007). *Infrastructure and economic development in Africa: A review. Journal of African Economies*, 16(SUPPL. 1), 75–126. <https://doi.org/10.1093/jae/ejm024>
- Baskakova, I. V, & Malafeev, N. S. (2017). *The Concept of Infrastructure: Definition, Classification and Methodology for Empirical Evaluation*
- BPS, A. B. D. (2021). Kec.Blangpidie dalam angka 2021. In *BPS Aceh Barat Daya* (Vol. 59).
- Boediono. (1999). Teori Pertumbuhan Ekonomi. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Calderón, C., & Servén, L. (2004). *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3400>
- Ghozali, Imam. 2011. “Aplikasi Analisis *Multivariate* Dengan Program SPSS”. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Ghozali, Imam. 2016. “Aplikasi Analisis *Multivariate* Dengan Program IBM SPSS 23 (Edisi 8)”. Cetakan ke VIII. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hansen, Niles M. (1965). Unbalanced Growth and Regional Development. *Western Economic Journal*, vol. 4, 3-14
- Janie, D. (2012). Statistik Deskriptif & Regresi Linier Berganda Dengan SPSS. Semarang: Semarang University Press.
- Marsu, B. (2018). Pengaruh panjang infrastruktur jalan terhadap pdrb dan pertumbuhan ekonomi kota palopo. *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, 1(2016), 1–8.
- Purnomo, Heri. (2009). “Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap

- Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Bekasi”. Departemen ilmu ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Rutherford, D. (2002). *Routledge Dictionary of Economics Second edition. Choice Reviews Online* (Vol. 51). <https://doi.org/10.1590/S0074-02761994000300005>.
- Silviana, F., Adnan, M., & Fithriady (2022). Faktor – faktor yang mempengaruhi pendapatan usaha mikro kecil menengah di kota Banda Aceh dalam perspektif ekonomi islam. *Journal of Sharia Economics*, 68-82.
- Sun, Y., dan Cui, Y. (2018). Analyzing urban infrastructure economic benefit using an integrated approach. *Cities*, 79(March), 124–133. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.03.001>
- Tambunan, Tulus. 2017. *Usaha Mikro Kecil dan Menengah di Indonesia: Isu-Isu Penting*. Jakarta: LP3ES.
- Tarigan, Robinson. (2007). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Tinneke, L., Kolanus, O., Rimate, V. A., & Engka, D. S. M. (2020). Faktor faktor yang mempengaruhi pendapatan usaha mikro kecil (UMK) dikota Manado. In *Jurnal Pembangunan Ekonomi dan Keuangan Daerah* (Vol. 21, Issue 4).
- Vaughan-Morris, G. (2012). *Strategic Infrastructure. Steps to Prioritize and Deliver Infrastructure Effectively and Efficiently. World Economic Forum*. http://www3.weforum.org/docs/WEF_IU_StrategicInfrastructure_Report_2012.pdf
- Warsilan. (2015). Peranan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Implikasi pada Kebijakan Pembangunan di Kota Samarinda. *MIMBAR*, 31(2), 359–366.
- Wibowo, A. B. L. (2016). Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia Tahun 2006 - 2013. Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, 1–135.
- World Bank. (2013). *Planning, connecting, and financing cities—Now: priorities for city leaders*. Washington DC. World Bank

LAMPIRAN



Gambar 5. 1 Dokumentasi Penulis dengan Industri Penggilingan



Gambar 5. 2 Dokumentasi Penulis dengan Industri Makanan



Gambar 5. 3 Dokumentasi Penulis dengan Industri Minuman



Gambar 5. 4 Dokumentasi Penulis dengan Industri Penggergajian



Gambar 5. 5 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Dari Kayu



Gambar 5. 6 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Kimia



Gambar 5. 7 Dokumentasi Penulis dengan Industri barang-barang Dari Semen



Gambar 5. 8 Dokumentasi Penulis dengan Industri Barang Rajutan



Gambar 5. 9 Dokumentasi Penulis dengan Industri Pakaian Jadi



Gambar 5. 10 Dokumentasi Penulis dengan Industri Barang Logam



Gambar 5. 11 Dokumentasi Penulis dengan Industri pengolahan lainnya



Gambar 5. 12 Dokumentasi Penulis pada lokasi Pengumpulan Data



Gambar 5. 13 Dokumentasi Penulis dengan pelaku UMKM



Gambar 5. 14 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM



Gambar 5. 15 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM



Gambar 5. 16 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM



Gambar 5. 17 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM



Gambar 5. 18 Dokumentasi Penulis dengan Pelaku UMKM



Gambar 5. 19 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 20 Dokumentasi Penulis pada infrastruktur Jalan



Gambar 5. 21 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 22 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 23 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 24 Dokumentasi Penulis pada infrastruktur Jalan



Gambar 5. 25 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 26 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 27 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 28 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 29 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 30 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 31 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 32 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 33 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 34 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 35 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 36 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 37 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 38 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur jalan



Gambar 5. 39 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 40 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 41 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 42 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 43 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 44 Dokumentasi Penulis Pada Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 45 Dokumentasi Infrastruktur Jalan



Gambar 5. 46 Dokumentasi Infrastruktur Jalan

**DATA PERTUMBUHAN UMKM KABUPATEN ACEH BARAT DAYA
TAHUN 2015-2023**

Tahun	Industri Penggilingan (1)		Industri Makanan (2)		Industri Minuman (3)	
	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)
2015	107	73.507.400	103	14.865.905	9	5.521.350
2016	117	75.496.000	123	15.271.760	11	5.776.356
2017	117	75.496.000	123	15.271.760	36	8.527.900
2018	97	70.316.200	105	16.431.704	44	4.480.800
2019	97	70.316.200	116	13.805.051	41	4.300.800
2020	96	62.562.000	102	12.594.051	44	4.261.300
2021	97	62.648.200	197	12.615.700	44	4.480.800
2022	98	79.549.300	200	12.819.825	44	4.554.500
2023	98	80.350.400	208	13.320.480	65	6.500.000

Tahun	Industri Penggajian (4)		Industri Barang-Barang kayu (5)		Industri Barang Kimia (6)	
	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)
2015	15	81.088.500	6	2.338.200	7	3.661.356
2016	50	83.088.500	152	40.073.800	9	5.521.350
2017	50	83.088.500	126	40.073.800	9	5.521.350
2018	40	9.058.200	130	65.983.912	9	5.922.956
2019	51	12.318.200	585	64.809.077	17	6.382.956
2020	51	12.318.200	115	36.809.077	17	6.198.456
2021	51	12.378.500	151	35.982.077	17	6.382.956
2022	53	12.385.650	209	35.999.800	18	5.521.350
2023	51	12.385.650	210	36.900.900	18	5.000.000

Tahun	Industri Tanah Liat (7)		Industri Semen (8)		Industri Rajutan (9)	
	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)
2015	9	4.584.800	13	2.752.500	3	758.000
2016	11	4.881.800	16	4.522.500	12	236.000
2017	11	4.881.800	16	4.522.500	12	758.000
2018	7	1.423.500	13	2.648.000	12	1.128.800
2019	10	1.423.500	31	4.126.000	21	1.596.800
2020	8	1.555.600	31	4.252.000	20	1.596.800
2021	8	1.564.600	28	4.570.000	271	1.621.800
2022	8	1.592.800	37	5.015.400	279	1.645.500
2023	8	1.768.000	40	5.000.000	282	1.835.000

Tahun	Industri pakaian (10)		Industri Logam (11)		Industri Lainnya (12)	
	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)
2015	224	89.628.850	32	8.521.330	10	3.091.800
2016	107	73.507.400	32	8.521.330	10	3.091.800
2017	107	73.507.400	32	8.521.330	10	3.091.800
2018	117	75.496.000	28	9.868.850	7	1.423.600
2019	359	43.725.400	31	9.698.455	64	1.833.500
2020	257	43.575.400	29	9.878.850	10	1.933.600
2021	359	43.725.400	31	9.698.455	64	1.833.500
2022	360	44.696.700	32	9.779.145	65	1.850.200
2023	365	45.200.500	37	10.000.000	68	2.000.700

**REKAPITULASI
DATA PERTUMBUHAN UMKM KABUPATEN ACEH BARAT DAYA
TAHUN 2015-2023**

Tahun	Jlh Unit Usaha (1-12)	Nilai Produksi (Rp) (1-12)	Rata rata/thn (Rp) (1-12)
2015	538	290.319.991	24.193.333
2016	650	319.988.596	26.665.716
2017	649	323.262.140	26.938.512
2018	609	264.182.522	22.015.210
2019	1.423	234.335.939	19.527.995
2020	780	197.535.334	16.461.278
2021	1.318	197.501.988	16.458.499
2022	1.403	215.410.170	17.950.848
2023	1.450	220.261.630	18.355.136

Gambar 5. 47 Data Pertumbuhan UMKM

JUMLAH UNIT USAHA KABUPATEN ACEH BARAT DAYA TAHUN 2023

No.	Jenis Usaha	Jlh Unit Usaha	Nilai Produksi (Rp)
1.	Industri Penggilingan Padi-Padian, Tepung dan Makanan Ternak	98	80.350.400
2.	Industri Makanan	208	13.320.480
3.	Industri Minuman	65	6.500.000,-
4.	Industri Penggajian dan Pengawetan	51	12.385.650
5.	Industri Barang-Barang dari Kayu dan Anyaman	210	36.900.900
6.	Industri Barang-Barang Kimia Lainnya	18	3.000.000,-
7.	Industri Pengolahan Tanah Liat	8	1.768.000
8.	Industri Barang-Barang dari Semen	40	5.000.000,-
9.	Industri Barang Rajutan	282	1.835.000
10.	Industri Pakaian Jadi	365	42.500.200
11.	Industri Barang Logam	37	10.000.000
12.	Industri Pengolahan Lainnya	68	2.000.900

Blangpidie, 30 Oktober 2023

Diskor UKM Indag



 Nip. 1975 0912 200609 1 003

Gambar 5. 48 Data survey UMKM 2023

KONDISI JALAN DI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA 2015-2022

Tahun	Jalan		
	Jumlah Panjang Jalan KM	Panjang Jalan Kondisi Baik KM	Panjang Jalan Dalam Kondisi Buruk KM
2015	658,72	298,2	508,779
2016	698,72	300,7	501,1
2017	701,1	306,25	498,976
2018	718	276,652	423,51
2019	763,86	310,465	407,451
2020	780,665	318,497	380,22
2021	796,943	270,229	226,714
2022	850,76	300,876	230,8



Gambar 5. 49 Data Mentah PUPR

**DATA PERTUMBUHAN JALAN KABUPATEN ACEH BARAT DAYA
TAHUN 2023**

No	Nama Paket	Vol.(Km)
1	Lanjutan Pembangunan Jalan Dusun I Gpg. Keude Siblah Kec. Blangpidie	0,27
2	Pembangunan Jalan Baru Dusun I Gpg. Keude Siblah Kec. Blangpidie	0,63
3	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Baharu Kec. Blangpidie	1,20
4	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Keude Siblah Kec. Blangpidie	1,20
5	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Guhang Kec. Blangpidie	1,20
6	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Keude Siblah Kec. Blangpidie	0,63
7	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Lhung Asan Kec. Blangpidie	0,63
8	Pembangunan Jalan Baru Gpg. Pante Cermin Kec. Manggeng	0,63
9	Pembangunan Jalan Baru Lingkar Penghubung Gpg. Genang Jaya Alue Dawah Kec. Babahrot	3,17
10	Pembangunan Jalan dan Saluran Gpg. Meudang Ara Kec. Blangpidie	0,95
11	Pembangunan Jalan Gunung Alue Bak Jok Gpg. Pusu Ingin Jaya Kec. Manggeng	1,26
12	Pembangunan Jalan Rabat Beton dari Dusun Sehati - Dusun Paris Gpg. Gadang Kec. Susoh	0,04
13	Pembangunan Jalan Rabat Beton Gpg. Kepala Bandar Kec. Susoh	0,08
14	Pembangunan Jalan Rabat Beton Gpg. Kuta Makmur Kec. Jeumpa	0,05
15	Pembangunan Jalan Rabat Beton Gpg. Seuneulop Kec. Manggeng	0,06
16	Pembangunan Jalan Rabat Beton Jalan Perumnas Gpg. Baharu Kec. Blangpidie	0,08
17	Pembangunan Jalan Ujung Pantan indah Kec. Babahrot	0,38
18	Pembukaan Jalan Baru Gpg. Geulanggang Gajah Kec. Kuala Batee	0,38
19	Pembukaan Jalan Baru Lhok Batee Intan Gpg. Padang Kec. Manggeng	0,76
20	Pembukaan Jalan Baru Perkebunan Lagen Gpg. Ie Mirah Kec. Babahrot	3,17
21	Pengerasan Jalan Aneuk Tani Gpg. Simpang Gadeng Kec. Babahrot	0,72
22	Pengerasan Jalan Simpang PLTD Gpg. Lhang Kec. Setia	0,76
23	Penimbunan Jalan Gpg. Geulima Jaya Kec. Susoh	0,76
24	Peningkatan Jalan Bendung Mata Ie-Guhang (290) Kec. Blangpidie (DAK)	2,02
25	Peningkatan Jalan Dinas Sosial (414) Gp. Cot Mane Kec. Jeumpa (DOKA)	0,75
26	Penimbunan Jalan Gpg. Lhok Puntoy Kec. Maggeng	0,38
27	Penimbunan Jalan Simpang Tiga Gpg. Blang Raja Kec. Babahrot	0,57
28	Peningkatan Badan Jalan K6 Gpg. Lama Tuha Kec. Kuala Batee	0,76
29	Peningkatan Badan Jalan Serba Guna Gpg. Lhueng Tarok Kec. Blangpidie	0,76
30	Peningkatan Badan Jalan Syahbandar Gpg. Kuta Makmur Kec. Jeumpa	0,76
31	Peningkatan Jalan Alue Keubu Gpg. Lamkuta Kec. Blangpidie	0,76
32	Peningkatan Jalan Baru Gpg. Ladang Tuha I Kec. Lembah Sabil	0,68
33	Peningkatan Jalan Gunung Suak (225) Kec. Setia (DOKA)	3,92
34	Peningkatan jalan Idaman Gpg. Ie Mirah Kec. Babahrot	0,76
35	Peningkatan Jalan Keude Padang-Blang Padang (169) Kec. Tangan-tangan (DAK)	1,05
36	Peningkatan Jalan Lamkuta- Rubek Meupayong (274) Kec. Blangpidie (DAK)	1,34
37	Peningkatan Jalan Laue Keubeu Gpg. Seunaloh Kec. Blangpidie	0,76
38	Peningkatan Jalan Lingkar Gunong Cut-Padang Kawa (191) Kec. Tangan-tangan	0,60
39	Peningkatan Jalan Lingkar Pante Rakyat (648) Kec. Babahrot (DAK)	0,45
40	Peningkatan Jalan Mesjid Jamik Lama Inong (557) Gp. Pasar Kota Bahagia Kec. Kuala Batee (DOKA)	0,16
41	Peningkatan Jalan Lorong 1 Jalan Tgk. Alian Gpg. Geulumpang Payong Kecamatan Blangpidie	0,76
42	Peningkatan Jalan Padang Kawa Pusat (186) Kec. Tangan-tangan (DAK)	0,18
43	Peningkatan Jalan Pinang-Baharu Kec. Susoh	0,76
44	Peningkatan Jalan Rabat Beton Gpg. Alue Dama Kec. Setia	0,05

45	Peningkatan Jalan Rumah Saratus Gpg. Alue Jeurejak Kec. Babahrot	0,57
46	Peningkatan Jalan Simpang Lawang Keujung Serangga Gp. Padang Baru Kecamatan Susoh	1,56
47	Peningkatan Jalan Menuju MTsS Babahrot Kec. Babahrot	0,67
48	Peningkatan Jalan dan Saluran Lorong Lampoh Lada Gpg. Geulumpang Payong Kec. Blangpidie	0,76
49	Peningkatan Jalan Ds. Teuku Agam Gpg. Tokoh II Kec. Lembah Sabil	0,38
50	Pembangunan Jalan Saung Tani Gpg. Pawoh Kec. Susoh	2,26
51	Pembangunan Jalan Perkebunan Alue Batee Lhe Gpg. Babah Lhueng Kecamatan Blangpidie	0,75
52	Pembangunan Jalan Perkebunan Rakyat Dusun Tengah Gp. Blang Dalam Kec. Babahrot	1,52
53	Pembangunan Jalan Perkebunan Rakyat Gpg. Ie Lhob Kec. Tangan-Tangan	0,38
54	Pembangunan Jalan Perkebunan Rakyat Jln. Simpang Budi Gpg. Rukun Dame Kec. Babahrot	0,75
55	Pembangunan Jalan Usaha Tani Mesjid Alue Mantri Blok 3 Gpg. Rukun Dame Kec. Babahrot	0,75
56	Penimbunan Jalan Perkebunan Gpg. Simpang Gadeng Kec. Babahrot	0,57
57	Penimbunan Jalan Perkebunan Rakyat Gpg. Kuta Makmur Kec. Jeumpa	0,38
58	Penimbunan Jalan Usaha Tani Lahan Seribu (Gelora) Gpg. Cot Seumantok Kec. Babahrot	0,53
59	Peningkatan Jalan Lahan Pertanian Seunculop - Paya - Ladang Panah, Kec. Manggeng	0,72
60	Pembangunan Jalan Perkebunan/Pegunungan Gpg. Ie Lhob Kec. Tangan-Tangan	0,75
61	Peningkatan Jalan Perkebunan Rakyat Gpg. Blang Dalam Kec. Babahrot	0,75
62	Peningkatan Jalan Perkebunan Rakyat Gpg. Gelanggang Gajah Kec. Kuala Batee	0,57
63	Peningkatan Jalan Perkebunan Rakyat Gpg. Pante Cernin Kec. Babahrot	0,75
64	Peningkatan Jalan Produksi Perkebunan Gpg. Simpang Gadeng Kec. Babahrot	0,75
65	Peningkatan Jalan Produksi Perkebunan Rakyat Gpg. Padang Kawa Kec. Tangan-Tangan	0,75
66	Peningkatan Jalan Produksi Perkebunan Rakyat Kel. Tani Seruling Sakti Gpg. Cot Seumantok Kec. Bbrt	0,57
67	Peningkatan Jalan Usaha Perkebunan Rakyat Gpg. Keude Baro Kec. Kuala Batee	0,57
Jumlah		55,23

REKAPITULASI

1	Hotmix (Km)	6,37
2	Kerikil (Km)	34,94
3	Rabat Beton (Km)	0,32
4	Buka Jalan baru (Km)	13,60
Jumlah		55,23

Blangpidie, 30 Oktober 2023
Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang
Kabupaten Aceh Barat Daya


[Signature]
Tub. Elpida. Sp
Nip. 192907022007012003

Gambar 5. 50 Data Pertumbuhan Jalan 2023

Judul
ACC
24.25/3-22

TUGAS AKHIR

**“PENGARUH PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA BLANG PIDIE
KABUPATEN ACEH BARAT DAYA”**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik Sipil
Pada Fakultas Teknik Universitas
Muhammadiyah Sumatera Utara*



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Disusun Oleh:

FATHAN MUBIYN
1807210127

FAKULTAS TEKNIK
STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022

Gambar 5. 51 Cover ACC Judul Tugas Akhir

Hal : Permohonan Judul Penelitian
Tugas Akhir

Medan,

Kepada Yth : Ketua Program Study
Fakultas Teknik UMSU
di-
Medan.

Bismillahirrohmanirrohiim
Assalamualaikum Warohmatullahi Wabarakatuh

Dengan Hormat, yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Fathur Mubiy
NPM : 1802210127
Program Study : Teknik Sipil
Semester : VIII

Dengan ini mengajukan kepada Bapak/Ibu Permohonan untuk melaksanakan penelitian dengan tugas akhir.

..Pengaruh.. infrastruktur.. terhadap.. perkembangan
ekonomi

Ke Perusahaan :

Sebagai syarat untuk menyelesaikan program sarjana (S1).....

Fakultas Teknik UMSU

Demikianlah permohonan ini saya sampaikan atas perhatian Bapak / Ibu saya ucapkan Terima Kasih.

Hormat Saya

Pemohon


Fathur Mubiy

Rekomendasi Program Study

Berdasarkan permohonan penelitian diatas maka program study dapat disetujui judul tugas akhir.....

Seperti diatas

Dosen Pembimbing I : *Zulfahri Sirgear ST.MT.*

Dosen Pembimbing II :

Medan, *25/3/2022*

Ka/Sek Prodi *Sipil*


Dr. Fathae Zuhri

Gambar 5. 52 Permohonan Penunjukan Dosen Pembimbing



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila memperolehi surat ini agar diikutkan
dokumen dan lampirannya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/IBAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fatek.umsu.ac.id> fatek@umsu.ac.id [f umsumedan](#) [u umsumedan](#) [t umsumedan](#) [u umsumedan](#)

**PENENTUAN TUGAS AKHIR DAN PENGHUJUKAN
DOSEN PEMBIMBING**

Nomor : 574/IL.3AU/UMSU-07/F/2022

Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, berdasarkan rekomendasi Atas Nama Ketua Program Studi Teknik Sipil Pada Tanggal 28 Maret 2022 dengan ini Menetapkan :

Nama : FATHAN MUBIYIN
Npm : 1807210127
Program Studi : TEKNIK SIPIL
Semester : VIII (DELAPAN)
Judul Tugas Akhir : PENGARUH PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA BLANGPIDIE KAB. ACEH BARAT
DAYA
Pembimbing : ZULKIFLI SIREGAR, ST, MT

Dengan demikian diizinkan untuk menulis tugas akhir dengan ketentuan :

1. Bila judul Tugas Akhir kurang sesuai dapat diganti oleh Dosen Pembimbing setelah mendapat persetujuan dari Program Studi Teknik Sipil
2. Menulis Tugas Akhir dinyatakan batal setelah 1 (satu) Tahun dan tanggal yang telah ditetapkan.

Demikian surat penunjukan dosen Pembimbing dan menetapkan Judul Tugas Akhir ini dibuat untuk dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Medan pada Tanggal.

Medan, 25 Sya'ban 1443 H
28 Maret 2022 M



Munawar Alfiansury Siregar, ST, MT
NIDN: 0101017202



Gambar 5. 53 Penunjukan Dosen Pembimbing



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400
Website : <http://teknik.umsu.ac.id> E-mail : teknik@umsu.ac.id

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Fathan Mubiyn
Npm : 1807210127
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : "PENGARUH PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA"
Bidang Ilmu : Transportasi

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
1	30-08-2022	<ul style="list-style-type: none">- Mengkopi data sesuai kebutuhan Kabupaten Aceh Barat Daya- perbaiki rangkai lingkup penelitian- Sesuaikan rumusan masalah dengan tujuan	
		<ul style="list-style-type: none">- perbaiki kata pengantar- lingkup lembar pengesahan- <u>Ace Seminar proposal</u>	

Dosen Pembimbing

(ZULKIFLI SIREGAR, ST, MT)

Gambar 5. 54 Lembar Bimbingan Seminar Proposal



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjabar surat ini agar diutamakan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fatek.umsu.ac.id> fatek@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Nomor : 1210/ II.3-AU/ UMSU-07/ F/2022
Lamp : -
Hal : Undangan Seminar Proposal Tugas Akhir
Jurusan Teknik Sipil
Kepada : Yth.Sdr. Medan, 03 Safar 1444 H
31 Agustus 2022 M

1. Zulkifli Siregar, ST., MT. (Dosen Pembimbing)
2. Ir. Sri Asfiati, MT. (Dosen Pembanding – I)
3. Dr. Fahrizal Zulkarnain (Dosen Pembanding – II)

di-
Medan.

Bismillahirrahmanirrahim.
Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Dengan hormat, sesuai dengan Rekomendasi Ka. Prodi Teknik Sipil Tanggal 30 Agustus 2022 tentang dosen Pembimbing Tugas Akhir maka melalui surat ini kami mengundang Saudara untuk menghadiri Seminar Proposal Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas nama mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

Nama : Fathan Mubiyn
NPM : 1807210127
Jurusan : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya

InsyaAllah akan dilaksanakan pada :
Hari / tanggal : Senin / 05 September 2022
Waktu : 10.00 Wib S/D Selesai
Tempat : Fakultas Teknik UMSU
Jalan Mukhtar Basri No. 03 Medan.

Demikian undangan ini kami sampaikan atas perhatian saudara kami ucapkan terima kasih. Akhirnya selamat dan sejahteralah kita semua Amin.

Wassalam,
Dekan

Munawar Alfansury Siregar, ST, MT.
TEKNIK NIDN: 0101017201



Gambar 5. 55 Undangan Seminar Proposal

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Fathan Mubiyn
 Npm : 1807210127
 Program Studi : Teknik Sipil
 Judul Skripsi : "PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP
 PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA"
 Bidang Ilmu : Transportasi

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
1.	2-9-2023	- Perbaiki dan lanjutkan ABSTRAK - Mengin/ditinjau kembali - Grafik / Diagram di lengkapi - Perbaikan keterangan gambar - Buat tabel sebelum grafik - Foto Dokumentasi	<i>[Signature]</i>
2.	8-9-2023	- Mengin atas diperbaiki - Diagram alir metode penelitian - Riset yang lupa dipekerjakan - Data Matriks / Campuran	<i>[Signature]</i>
3.	9-9-2023	ACC Seminar Hasil	<i>[Signature]</i>

Dosen Pembimbing

[Signature]
 (ZULKIFLI SIREGAR, ST, MT)

Gambar 5. 56 Lembar Bimbingan Seminar Hasil



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya
BIO-Paralelisme Sains & Sagar diutamakan
semua dan berkeadilan

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XI/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622490 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://fatek.umsu.ac.id> fatek@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Nomor : 905/ II.3-AU/UMSU-07/ F/2023
Lamp : -
Hal : Undangan Seminar Tugas Akhir
Program Studi Teknik Sipil

Medan, 03 Rabiul Awal 1445 H
18 September 2023 M

Kepada : Yth.Sdr.
1. Ir. Sri Asfiati, MT
2. Dr. Fahrizal Zulkarnain
3. Zulkifli Siregar, ST, MT

(Dosen Pembanding - I)
(Dosen Pembanding - II)
(Dosen Pembimbing - I)

di-
Medan.

Bismillahirrahmanirrahim.
Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dengan hormat, sesuai dengan Rekomendasi Ka. Prodi Teknik Sipil, pada hari Rabu, Tanggal 20 September 2023 tentang Dosen Pembimbing Tugas Akhir maka melalui surat ini kami mengundang Saudara untuk menghadiri Seminar Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas nama mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

Nama : Fathan Mubiyn
NPM : 1807210127
Jurusan : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya

InshaAllah akan dilaksanakan pada :
Hari / tanggal : Rabu / 20 September 2023
Waktu : 10.00 Wib S/D Selesai
Tempat : Fakultas Teknik UMSU
Jalan Mukhtar Basri No. 03 Medan.

Demikian undangan ini kami sampaikan atas perhatian saudara kami ucapkan terima kasih. Akhirnya selamat dan sejahteralah kita semua Amin.

Wassalam
Dekan


Muhammad Al-Fansury Siregar, ST.,MT
NIDN: 0101017202



Gambar 5. 57 Undangan Seminar Hasil



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400
Website : <http://teknik.umsu.ac.id> E-mail : teknik@umsu.ac.id

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Fathan Mubiyn
Npm : 1807210127
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : "PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN ACEH BARAT DAYA"
Bidang Ilmu : Transportasi

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
1	2-11-2023	- Perbaiki nomor penulisan dan bagan Alir - Perbaiki data dan kesimpulan - Lay out: Daftar Pustaka	
2	18-11-2023	ACC Sidang Tugas Akhir	

Dosen Pembimbing

(ZULKIFLI SIREGAR, ST, MT)

Gambar 5. 58 Lembar Bimbingan Sidang Tugas Akhir



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila mempunyai surat ini agar diambulkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS TEKNIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XI/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://fatek.umsu.ac.id> fatek@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Nomor : 587 / II.3-AU/ UMSU-07/ F/2023 Medan 15 Jumadil Awwal 1445 H
Lamp : - 28 November 2023
Hal : Undangan Sidang Tugas Akhir
Jurusan Teknik Sipil
Kepada : Yth.Sdr.

1. Zulkifli Siregar, ST, MT (Dosen Pembimbing I)
2. Ir. Sri Asfiati, MT (Dosen Penguji – I)
3. Assoc Prof Dr Fahrizal Zulkarnain (Dosen Penguji – II)

di-

Medan.

Bismillahirrahmanirrahim.
Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dengan hormat, sesuai dengan Rekomendasi Ka. Prodi Teknik Sipil Tanggal 27 November 2023 tentang dosen Pembimbing Tugas Akhir maka melalui surat ini kami mengundang Saudara untuk menghadiri SIDANG Tugas Akhir, Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas nama mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

Nama : Fathan Mubiyn
NPM : 1807210127
Jurusan : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : **Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Aceh Barat Daya**

InsyAllah akan dilaksanakan pada :
Hari / tanggal : Jum'at / 01 Desember 2023
Waktu : 10.00 Wib S/D Selesai
Tempat : Fakultas Teknik UMSU
Jalan Muktar Basri No.: 03 Medan.

Demikian undangan ini kami sampaikan atas perhatian saudara kami ucapkan terima kasih. Akhirnya selamat dan sejahteralah kita semua Amin.



Wassalam,
Dekan

Munawar Alhasanury Siregar, ST, MT
NIDN: 0101017201



Gambar 5. 59 Undangan Sidang Tugas Akhir

RIWAYAT HIDUP

Nama : Fathan Mubiyn
Tempat, Tanggal Lahir : Banda Aceh, 23 April 2001
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Alamat : Jl. Trienggadeng No.43 kecamatan Blang Pidie
Kabupaten Aceh Barat Daya
Agama : Islam
Nama Orang Tua
Ayah : Khalid ST.
Ibu : Sri Darmawati
Adik/kakak : Fathan Gharieyb, Ratu Ayla Muharami, Alya Putri
Ramadhani, Alika Tahariki Wariji
No. Hp : 082386440233
E-Mail : fathanmubiyn2304@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1807210127
Fakultas : Teknik
Jurusan : Teknik Sipil
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muchtar Basri BA. No. 3 Medan 20238

No	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat	Tahun Kelulusan
1	SD	MIN Blang Pidie	2012
2	SMP	Mts NEGERI 1 Susoh	2015
3	SMA	SMA NEGERI 3 Banda Aceh	2018
4	Melanjutkan kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2018 sampai 1 Desember 2023.		