

PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP KESEJAHTERAAN EKONOMI MASYARAKAT

Muhammad Yusuf¹, Herman Parung², M. Saleh Ali³ dan Mahyuddin³

¹Mahasiswa Program Doktor Studi Pembangunan, Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Indonesia

²Program Studi Teknik Sipil, Departemen Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia

³Jurusan Sosial Ekonomi Pertanian, Fakultas Pertanian, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia

myusuf.16568@gmail.com

ABSTRACT

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu poin vital dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur jalan memiliki keterkaitan sangat kuat yang antara lain dicirikan oleh laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah dan rakyat Indonesia saat ini dalam masa pembangunan, bertujuan untuk mencapai cita-cita tujuan nasional yaitu mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 melalui pelaksanaan program-program pembangunan jalan yang merupakan jaringan transportasi yang paling dominan digunakan oleh penduduk untuk beraktivitas, karena itu jalan memiliki peranan penting dalam pembangunan suatu daerah. Manfaat pembangunan infrastruktur jalan khususnya di kabupaten Sidenreng Rappang membawa dampak yang positif diantaranya (Kementerian Pekerjaan Umum RI, 2010): a) Mempercepat waktu tempuh antar kecamatan di kabupaten Sidenreng Rappang b) Memperlancar waktu tempuh antar kota di sekitar kabupaten Sidenreng Rappang. c) Naiknya harga tanah di sekitar pembangunan infrastruktur jalan. d) Mengurangi kepadatan penduduk di kabupaten Sidenreng Rappang dikarenakan kabupaten di sekitar kabupaten Sidenreng Rappang sudah mengalami kemajuan pembangunan seperti kabupaten Wajo dan kabupaten Luwu. Meskipun membawa dampak positif, pembangunan infrastruktur jalan juga membawa dampak negatif diantaranya (Kementerian Pekerjaan Umum RI, 2010): 1. Berkurangnya lahan produktif pertanian. 2. Adanya pengurangan luasan lahan terbuka hijau. 3. Rusaknya lingkungan hidup di sekitar pembangunan infrastruktur jalan utamanya yang berada di kecamatan Pitu Riase.

1. PENDAHULUAN

Dampak suatu aktivitas pembangunan terhadap perekonomian daerah bisa diukur melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan per kapita, pertumbuhan dan peningkatan daya tarik investasi, produktivitas investasi, dan berbagai bentuk manfaat lainnya (Dixon, et.al, 1992). Penelitian mengenai dampak pembangunan jalan terhadap perubahan sosial ekonomi penduduk telah banyak dilakukan. Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur tersebut memberikan dampak perubahan kondisi sosial ekonomi yang berbeda-beda di masing-masing wilayah. Beberapa wilayah mampu mempertahankan karakteristik asalnya, misalnya sebagai kawasan pertanian. Namun tidak sedikit pula wilayah yang kemudian berkembang menjadi pusat pertumbuhan baru dan berkembang menjadi kawasan yang bersifat kota. Dijelaskan oleh Hanson (1995) bahwa ketersediaan akses yang baik pada suatu kawasan akan menaikkan nilai lahan pada kawasan tersebut. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan mendorong terjadinya perubahan aktivitas. Perkembangan transportasi dianggap mampu mendorong pertumbuhan ekonomi secara makro karena akan meningkatkan akses ke pasar tenaga kerja serta mampu meningkatkan akses ke lahan yang memiliki aksesibilitas rendah dengan harga yang rendah pula. Sedangkan dalam lingkup yang lebih sempit, pembangunan infrastruktur transportasi berpengaruh cukup besar terhadap perekonomian penduduk yang tinggal di sekitarnya. Di Kecamatan Pitu Riase, pembangunan jalan lingkar dimaksudkan untuk mengurangi beban lalu lintas di pusat Kecamatan Pitu Riase. Meskipun demikian Jalan Lingkar Selatan Salatiga tersebut juga diharapkan akan membawa dampak ikutan terhadap perkembangan ekonomi serta peningkatan produktivitas di kawasan barat Kecamatan Pitu Riase.

Dua tahun pasca terselesainya pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga, perkembangan aktivitas khususnya aktivitas ekonomi di sekitarnya mulai tampak. Perkembangan cenderung mengarah pada perubahan dari aktivitas pertanian ke aktivitas non pertanian. Di beberapa titik, perkembangan tersebut terlihat dari mulai dibangunnya beberapa warung, ruko, atau bangunan-bangunan berkarakteristik perdagangan dan jasa lainnya. Sesuai dengan arahan pengembangan kawasan di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga yang telah disusun oleh Pemerintah Kecamatan Pitu Riase, perkembangan diarahkan sebagai kawasan ekonomi unggulan strategis yang didominasi oleh fungsi perdagangan dan jasa.

Sedangkan beberapa manfaat yang berpotensi muncul akibat dari pembangunan Infrastruktur adalah:

- a. Perubahan biaya relatif dari sarana transportasi tertentu terhadap sarana transportasi lainnya;
- b. Peningkatan pendapatan perkapita masyarakat

- c. Peningkatan ketersediaan sarana transportasi;
- d. Peningkatan kualitas perjalanan (kecepatan, kenyamanan, kepercayaan) yang dihasilkan dari peningkatan kualitas sarana maupun teknologi infrastrukturnya.
- e. Pengaruh pada tata guna lahan akibat migrasi antar daerah dan perubahan pola pemukiman;
- f. Peningkatan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya juga mempengaruhi timbulnya perubahan pola dan struktur konsumsi masyarakat;
- g. Perubahan demografis (struktur usia dan gender); serta
- h. Perubahan perilaku operasional dunia usaha setempat.

Kabupaten Sidenreng Rappang yang memiliki 11 kecamatan, salah satu kecamatan yang berbatasan dengan tiga kabupaten sekaligus yaitu kecamatan Pitu Riase yang merupakan kecamatan yang memiliki luas wilayah kecamatan terbesar di kabupaten Sidenreng Rappang yakni mencapai 44 % (BPS 2021) dari total wilayah kabupaten Sidenreng Rappang, adapun kabupaten yang berbatasan dengan kecamatan Pitu riase yaitu Kabupaten Luwu, Kabupaten Wajo dan Kabupaten Enrekang.

Pembangunan infrastruktur di Kecamatan Pitu Riase telah berlangsung cukup lama dan dengan biaya yang cukup besar serta kontribusinya cukup besar terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi. Namun masih banyak masalah yang dihadapi oleh masyarakat Pitu riase diantaranya pengelolaan dana yang kurang merata kualitas infrastruktur yang masih rendah, penyebaran infrastruktur yang tidak merata, perawatan infrastruktur yang kurang memadai dan sebagainya. Topik ini difokuskan untuk menganalisis dampak Kesejahteraan ekonomi masyarakat di kecamatan Pitu Riase setelah dilakukannya pembangunan Infrastruktur Jalan. Hal tersebut bertujuan untuk melihat potensi adanya kegiatan ekonomi baru serta peningkatan pendapatan masyarakat di Kecamatan Pitu Riase.

2. LANDASAN TEORI

Pengertian dan Konsep Dasar Kesejahteraan Ide dasar negara kesejahteraan seperti dikemukakan oleh Watts, Dalton dan Smith, sudah ada semenjak abad ke-18 ketika Jeremy Bentham (1748-1832) menjelaskan gagasan bahwa pemerintah mempunyai tanggung jawab untuk menjamin “the greatest happiness (welfare) of the greatest number of their citizens” (Bessant, 2006), artinya bahwa pemerintah berkewajiban membuat bahagia sebanyak mungkin warganya. Tema negara kesejahteraan (welfare state), akhir-akhir ini kembali menjadi penting, sehingga mengharuskan sejumlah negara menempatkan sebagai strategi penting dalam implementasi pembangunan. Fakta pada banyak negara berkembang (developing countries) menekankan pentingnya economic of scale dalam rangka pencapaian kesejahteraan ekonomi masyarakatnya sebagai mainstream ekonomi pembangunannya. Oleh karena itu, dapat dipahami bila investasi, baik oleh swasta maupun oleh pemerintah melalui government expenditure-nya menjadi sangat penting dalam strategi pembangunan negara bersangkutan.

Peran pemerintah dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat sebagai indikator utama welfare state, dapat dicermati melalui kebijaksanaan fiskal yang dirumuskan dan diimplementasikan setiap tahunnya. Kebijaksanaan fiskal tersebut akan tergambar pada APBN dan APBD negara/daerah bersangkutan setiap tahunnya. Paham negara kesejahteraan (welfare state) menjadi ide yang cukup dominan dalam penyelenggaraan negara di negara maju maupun negara sedang berkembang. Konsep negara kesejahteraan merupakan jawaban terhadap eksek-eksek negatif paham kapitalisme periode pertama yang sangat meminimalkan peran negara (Samekto, 2005). Dalam konsep negara kesejahteraan, gagasan bahwa pemerintah dilarang intervensi dalam urusan warga negara lambat laun berubah menjadi gagasan bahwa pemerintah harus intervensi dan bertanggungjawab atas kesejahteraan rakyat, dan karenanya harus proaktif mengatur kehidupan ekonomi dan sosial (Tjandra, 2008).

Sejahtera yaitu suatu kondisi masyarakat yang telah terpenuhi kebutuhan dasarnya. Dan mutu pangan, sandang, papan, kesehatan, pendidikan, lapangan pekerjaan, dan kebutuhan lainnya seperti, lingkungan bersih, aman dan nyaman. Need Teori Abraham Maslow Menyebutkan Kesejahteraan (5 Motivasi Kebutuhan Hidup) Physiological Need; makan, minum, pakaian, rumah, seks dan sebagainya) Safety Need; bebas dari bahaya, ancaman, ketakutan, kekhawatiran Social Need; berinteraksi/berkelompok, bermasyarakat Esteem Need; kebutuhan memperoleh kehormatan. Self Actualization Need; kebutuhan memperoleh. Konsep kesejahteraan (welfare) yang sering diartikan berbeda oleh orang dan negara yang berbeda. Merujuk pada Spicker, Midgley et al., dan Thompson dalam Suharto (2005); Syafi'i (2008: 27-28), pengertian kesejahteraan sedikitnya mengandung empat hal, berikut ini :

Pertama, sebagai kondisi sejahtera (well-being), pengertian ini biasanya menunjuk pada istilah kesejahteraan sosial (social welfare) sebagai kondisi terpenuhinya kebutuhan material dan non-material. Kesejahteraan sosial sebagai “kondisi manakala kehidupan manusia aman dan bahagia karena kebutuhan dasar akan gizi, kesehatan, pendidikan, tempat tinggal, dan pendapatan dapat dipenuhi; serta manakala manusia memperoleh perlindungan dari resiko-resiko utama yang mengancam kehidupannya”. Kedua, sebagai pelayanan sosial, di Inggris, Australia dan Selandia Baru, pelayanan sosial umumnya mencakup lima bentuk, yakni jaminan sosial (social security), pelayanan kesehatan,

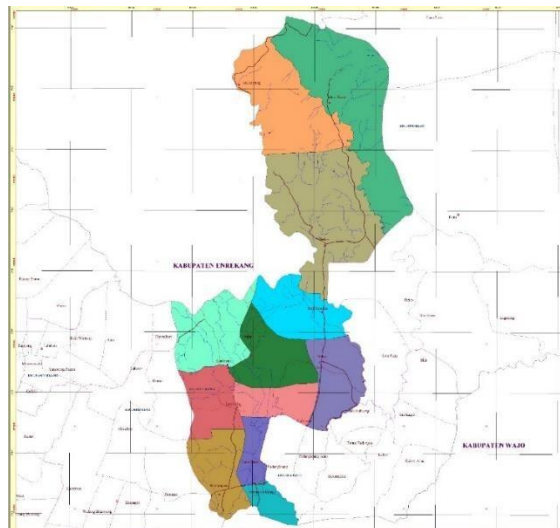
pendidikan, perumahan dan pelayanan sosial personal (personal social services). Ketiga, sebagai tunjangan sosial, khususnya di Amerika Serikat (AS), diberikan kepada orang miskin. Karena sebagian besar penerima welfare adalah orang-orang miskin, cacat, penganggur, keadaan ini kemudian menimbulkan konotasi negatif pada istilah kesejahteraan, seperti kemiskinan, kemalasan, ketergantungan, yang sebenarnya lebih tepat disebut “social illfare”, ketidaksejahteraan sosial ketimbang “social welfare”, kesejahteraan sosial. Keempat, sebagai proses atau usaha terencana yang dilakukan oleh perorangan, lembaga-lembaga sosial, masyarakat maupun lembaga pemerintah untuk meningkatkan kualitas kehidupan, melalui pemberian pelayanan sosial, dan tunjangan sosial.

Rosen and Gayer (2008: 33) menjelaskan bahwa ekonomi kesejahteraan merupakan bagian dari teori ekonomi yang berkaitan dengan kemauan sosial sebagai alternatif pendekatan ekonomi bagi negara. Secara fundamental teori ini digunakan untuk membedakan keadaan pasar yang dapat diharapkan berjalan dengan baik dan pasar yang gagal memproduksi hasil yang diinginkan. Untuk menjelaskan ekonomi kesejahteraan ini, dipergunakan dua dalil pokok. Pertama, The First Fundamental Theorem (Dalil Dasar Pertama). Melalui pendekatan Pareto Efficiency, dipergunakan dua asumsi dasar. 1. Semua produsen dan konsumen bertindak sebagai kompetitor sempurna, yakni tidak ada yang memiliki kekuatan pasar apapun. 2. pasar tersedia untuk masing-masing produsen dan konsumen pada setiap komoditi. Melalui dua asumsi yang dipakai dalam First Fundamental Theorem of Welfare Economics tersebut, diyakini bahwa perekonomian secara otomatis menempatkan sumber daya secara efisien, tanpa arahan sedikitpun secara terpusat. Jadi, the first fundamental theorem, pada dasarnya menganut prinsip pasar bebas, di mana barang dan jasa tersedia melalui mekanisme dan sistem perdagangan bebas. Kedua, The Second Fundamental Theorem (Dalil Dasar Kedua). Inti pemikiran pada dalil kedua ini adalah tidak cukup dengan pencapaian efisiensi pada Pareto Optimal, tetapi harus disertai dengan pencapaian keadilan dengan mempertimbangkan aspek distribusi, baik pada sisi konsumsi maupun pada sisi produksi. Dalil kedua ini memberikan penekanan bukan hanya pencapaian tingkat efisiensi melalui pencapaian tingkat utilitas pada sisi konsumsi dan efisiensi alokasi sumber daya pada sisi produksi, tetapi bagaimana utilitas dan alokasi sumberdaya terdistribusi secara adil.

3. METODOLOGI PENELITIAN

a. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini diadakan di tiga desa di kecamatan Pitu riase yang terdapat di kabupaten Sidenreng Rappang yang merupakan wilayah perbatasan tiga kabupaten yaitu Kabupaten Wajo, Kabupaten Luwu dan Kabupaten Enrekang. Lima wilayah Desa yang menjadi lokasi objek penelitian ini yaitu; Desa Bila Riase, Desa Bola Bulu, Kelurahan Batu, Desa Compong dan Desa Lombo di Kabupaten Sidenreng Rappang. kelima wilayah tersebut merupakan wilayah akses pergerakan perekonomian di wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang dengan wilayah Kabupaten di sekitar wilayah tersebut.



Gambar 1. Lokasi penelitian

b. Kebutuhan Data dan Teknik Pengumpulan Data

Adapun data yang dibutuhkan untuk melihat kondisi ekonomi wilayah yang diteliti yaitu:

- a. Mata pencaharian penduduk
- b. Potensi Komoditas unggulan
- c. Unit perdagangan

d. Data lahan

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Konsep awal yang digunakan dalam riset ini adalah mengungkapkan pengaruh pembangunan infrastruktur Jalan terhadap Kesejahteraan Ekonomi Masyarakat dengan melakukan observasi langsung, Wawancara dilakukan terhadap kelompok masyarakat sesuai dengan keterlibatan dalam penggunaan infrastruktur jalan terdiri dari regulator, pelaku ekonomi dan user. Regulator adalah pemerintah yang menggerakkan roda pemerintahan sesuai regulasi yang telah ditetapkan. User adalah masyarakat sebagai pengguna jalan.

Adapun yang akan menjadi topik pembahasan dalam wawancara yakni; kegiatan ekonomi baru yang ditimbulkan setelah adanya pembangunan Infrastruktur Jalan di lokasi penelitian; pendistribusian barang yang dipercaya oleh masyarakat. Efisiensi biaya transportasi berdasarkan pelayanan jasa transportasi dapat terjangkau dan sesuai dengan daya beli (ability to pay) serta kesediaan (willingness to pay) masyarakat pengguna jasa untuk membayar tarif yang ditetapkan. dengan pendapatan masyarakat, kemudian pendapatan masyarakat setelah pemabngunan jalan serta kemudahan aksesibilitas yang meliputi wilayah , Fasilitas Pendidikan, Fasilitas kesehatan dan Pasar.

Teknik dokumentasi merupakan salah satu cara dalam mengumpulkan data penelitian secara tidak langsung, artinya data didapatkan melalui dokumen- dokumen pendukung yang berhubungan dengan data yang akan diteliti. Studi dokumentasi merupakan suatu cara dalam memperoleh data dengan mengkaji dokumen tertulis, yang dapat berupa data, gambar, tabel, diagram. Dalam penelitian ini studi dokumentasi dilakukan dengan cara pengumpulan gambar-gambar dan dokumen tertulis yang menggambarkan kondisi ekonomi masyarakat di lokasi penelitian. Adapun yang dokumentasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah kondisi demografi, komoditas andalan di wilayah kecamatan penelitian.

c. Teknik Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam topik penelitian I adalah analisis data kualitatif dan kuantitatif. Teknik analisis data deskriptif kualitatif digunakan untuk menjelaskan Dampak Kesejahteraan ekonomi masyarakat di wilayah penelitian dan menemukan potensi-potensi komoditas unggulan yang dimiliki Sehingga memungkinkan adanya pemberdayaan dalam rangka menunjang pengembangan perekonomian masyarakat.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Infrastruktur jalan memiliki dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan ekonomi masyarakat (Yuaidi & Siregar, 2023) . Berikut adalah beberapa cara di mana infrastruktur jalan dapat mempengaruhi kesejahteraan ekonomi. Infrastruktur jalan yang baik meningkatkan aksesibilitas ke berbagai daerah, memungkinkan orang untuk lebih mudah bepergian untuk bekerja, pendidikan, dan layanan kesehatan. Ini meningkatkan produktivitas karena orang dapat mengakses tempat kerja dengan lebih mudah dan mengurangi waktu perjalanan. Perdagangan dan Distribusi Barang dimana jalan yang baik memfasilitasi distribusi barang dan jasa dengan lebih efisien. Ini menurunkan biaya transportasi dan logistik, yang pada gilirannya dapat menurunkan harga barang dan meningkatkan keuntungan bisnis. Dengan distribusi yang lebih efisien, produk dapat mencapai pasar lebih cepat, mengurangi kerusakan dan pemborosan.

Peningkatan Investasi dan Pembangunan Ekonomi. Infrastruktur jalan yang baik menarik investasi karena perusahaan lebih cenderung berinvestasi di daerah dengan infrastruktur yang solid. Hal ini mendorong pembangunan ekonomi lokal, menciptakan lapangan kerja, dan meningkatkan pendapatan masyarakat (Orbawati et al., 2021). Pengembangan Pariwisata Jalan yang baik memudahkan akses ke daerah-daerah wisata, yang dapat meningkatkan jumlah wisatawan. Pariwisata yang berkembang membawa manfaat ekonomi melalui penciptaan lapangan kerja, pendapatan dari sektor pariwisata, dan perkembangan bisnis terkait seperti hotel, restoran, dan toko-toko souvenir.

Pengurangan Ketimpangan Ekonomi. Peningkatan infrastruktur jalan dapat membantu mengurangi ketimpangan ekonomi dengan membuka akses ke daerah pedesaan dan terpencil (Sasmito, 2019). Hal ini memungkinkan masyarakat di daerah tersebut untuk berpartisipasi dalam ekonomi yang lebih luas, meningkatkan pendapatan dan standar hidup mereka. Peningkatan Kualitas Hidup , jalan yang baik tidak hanya mendukung ekonomi tetapi juga meningkatkan kualitas hidup secara keseluruhan (Sagala, 2019). Masyarakat dapat mengakses layanan publik seperti sekolah dan rumah sakit dengan lebih mudah. Selain itu, mobilitas yang lebih baik meningkatkan interaksi sosial dan akses ke fasilitas rekreasi. Pengurangan Biaya Sosial hal ini berkaitan dengan infrastruktur jalan yang baik juga berkontribusi pada pengurangan biaya sosial, seperti kecelakaan lalu lintas dan kemacetan. Jalan yang aman dan terawat baik mengurangi risiko kecelakaan, yang dapat mengurangi biaya kesehatan dan kerugian ekonomi akibat kehilangan produktivitas.

Teori Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi. Teori ini mendukung bahwa infrastruktur yang baik, termasuk jalan, dapat meningkatkan produktivitas ekonomi dengan mengurangi biaya logistik dan memperluas aksesibilitas ke pasar

dan sumber daya. Infrastruktur jalan yang memadai diperlukan untuk mendukung pertumbuhan sektor-sektor ekonomi yang berkontribusi pada kesejahteraan masyarakat. Teori Modal Manusia. Teori ini menekankan pentingnya investasi dalam infrastruktur untuk meningkatkan modal manusia melalui akses yang lebih baik ke layanan pendidikan, kesehatan, dan peluang kerja. Infrastruktur jalan yang baik dapat memperluas akses masyarakat terhadap peluang pendidikan dan pelatihan, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan produktivitas ekonomi.

Studi Kasus dapat dilihat pada Tol Trans-Jawa di Indonesia. Jalan tol ini telah meningkatkan konektivitas antara kota-kota besar di Pulau Jawa, mengurangi waktu perjalanan dan biaya transportasi, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di sepanjang koridor tol. Proyek pembangunan jalan di berbagai negara Afrika telah meningkatkan akses ke pasar regional dan internasional, mendukung perdagangan dan pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur jalan yang baik adalah salah satu pilar utama pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Investasi dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan tidak hanya meningkatkan kesejahteraan ekonomi tetapi juga kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

a. Analisis Partial Least Square

Analisis menggunakan Partial Least Squares (PLS) memberikan pendekatan yang kuat untuk memahami kompleksitas hubungan antara infrastruktur jalan dan kesejahteraan ekonomi masyarakat. Dengan demikian, hasil dari analisis ini dapat memberikan wawasan yang berharga bagi pengambil kebijakan untuk merancang strategi pembangunan infrastruktur yang lebih efektif dan berkelanjutan di Kabupaten Sidenreng Rappang.

Penelitian yang relevan dengan judul tersebut adalah "The Economic Impact of Rural Road Improvements on Poverty Reduction and Employment in India" (K. Khandker, G. Koolwal, dan H. Samad) Studi ini menunjukkan bahwa perbaikan jalan pedesaan berkontribusi signifikan terhadap pengurangan kemiskinan dan peningkatan lapangan kerja. Penelitian ini relevan karena dapat memberikan pandangan tentang bagaimana infrastruktur jalan mempengaruhi kesejahteraan ekonomi masyarakat, meskipun dalam konteks yang berbeda. "Infrastructure and Economic Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges" (Esfahani, H. S., & Ramirez, M. T.) hubungan antara infrastruktur, termasuk jalan, dan pertumbuhan ekonomi di negara-negara berkembang. Studi ini akan memberikan landasan teoritis yang kuat untuk mendukung analisis PLS terkait dampak infrastruktur jalan terhadap kesejahteraan ekonomi masyarakat di Kabupaten Sidenreng Rappang. "The Role of Transport Infrastructure in Regional Economic Development: Evidence from China" (Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N.) Penelitian ini mengevaluasi dampak investasi infrastruktur transportasi, termasuk jalan, terhadap pertumbuhan ekonomi daerah di China. Temuan dari studi ini dapat memberikan wawasan tentang bagaimana pembangunan infrastruktur jalan dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat, terutama dalam konteks regional yang lebih luas. Berdasarkan teori dan penelitian ini, infrastruktur jalan yang baik di Kabupaten Sidenreng Rappang diharapkan dapat:

Meningkatkan aksesibilitas ke pasar dan layanan penting seperti pendidikan dan kesehatan.

Mengurangi biaya logistik dan transportasi bagi masyarakat dan bisnis lokal.

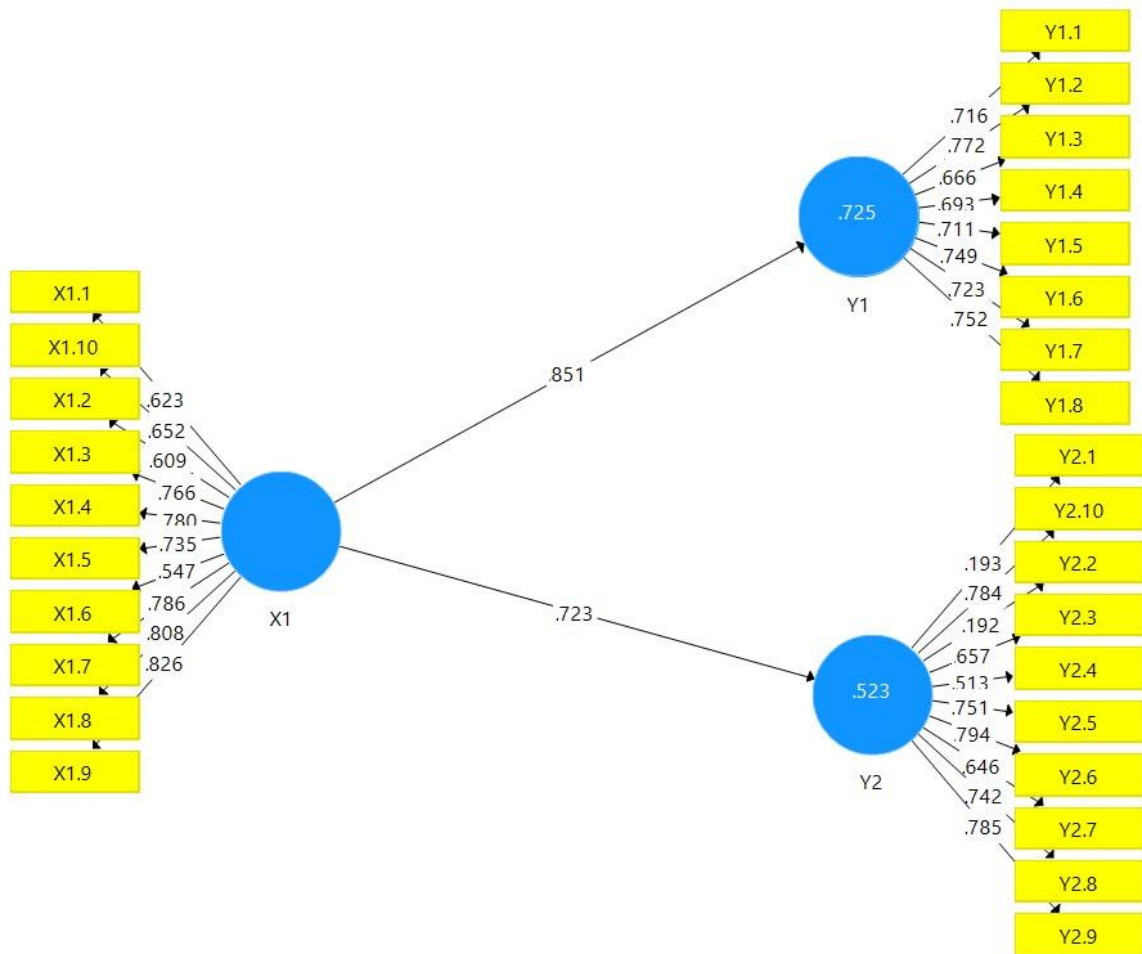
Mendorong pertumbuhan sektor-sektor ekonomi lokal yang dapat meningkatkan pendapatan dan mengurangi tingkat pengangguran.

1. Uji Outer Model

Outer model merupakan model yang menspesifikasi hubungan antara variable laten dengan indikator-indikatornya atau bisa dikatakan bahwa outer model mendefinisikan bagaimana setiap indikator berhubungan dengan variable latennya. Outer model diinterpretasikan dengan melihat beberapa hal, antara lain : nilai validitas konvergen (konvergent validity), nilai validitas diskriminan (discriminant validity), composite reliability, Average Variance Extracted (AVE) dan alpha cronbach's.

2. Konvergen Validitas

Nilai konvergen yaitu mengukur besarnya loading factor untuk masing-masing konstruk. loading factor diatas 0,70 sangat direkomendasikan, namun demikian loading factor diantara 0.5 - 0.60 masih dapat ditolerir sepanjang model masih dalam tahap pengembangan. Model PLS Algorithm dan nilai loading indikator selengkapnya disajikan pada Gambar dan Tabel 1.



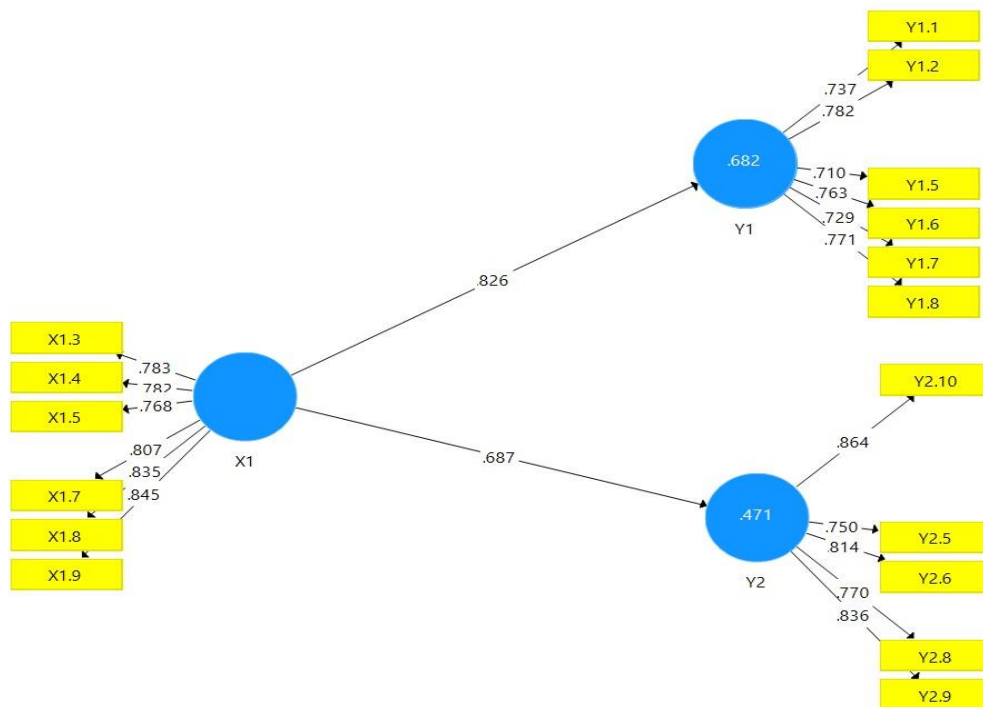
Gambar 2. Model PLS *Algorithm 1*

Pada Tabel 1 menunjukkan bahwa **konstrak Infrastruktur Jalan (X)** yang diukur dengan 10 indikator memperoleh nilai loading factor indikator **X1.1 sebesar 0.623**, **X1.2 sebesar 0.609**, X1.3 sebesar 0.766, X1.4 sebesar 0.780, X1.5 sebesar 0.735, **X1.6 sebesar 0.547**, X1.7 sebesar 0.786 dan X1.8 sebesar 0.808, X1.9 sebesar 826 dan **X1.10 sebesar 0.652**. **Konstrak Kesejahteraan Masyarakat (Y1)** yang diukur dengan 8 indikator memperoleh nilai loading factor, untuk indicator Y1.1 sebesar 0.716. Y1.2 sebesar 0.722, **Y1.3 sebesar 0.666**, **Y1.4 sebesar 0.693**, Y1.5 sebesar 0.711, Y1.6 sebesar 0.749, Y1.7 sebesar 0.723 dan Y1.8 sebesar 0.752. **Konstrak Sumber Daya Alam (Y2)** yang diukur dengan 10 indikator memperoleh nilai loading factor untuk indicator **Y2.1 sebesar 0.193**, **Y2.2 sebesar 0.192**, **Y2.3 sebesar 0.657**, **Y2.4 sebesar 0.513**, Y2.5 sebesar 0.751, Y2.6 sebesar 0.794, **Y2.7 sebesar 0.646**, Y2.8 sebesar 0.742, Y2.9 sebesar 0.785 dan Y2.10 sebesar 0.784. Dari semua indikator terdapat 11 indikator yang tidak valid (**X1.1, X1.2, X1.6, X1.10, Y1.3, Y1.4, Y2.1, Y2.2, Y2.3, Y2.4, Y2.7**) sehingga indikator yang tidak valid harus dikeluarkan dari model dan dilakukan uji outerloading ulang.

Tabel 1. Nilai loading factor indikator

	X1	Y1	Y2
X1.1	,623		
X1.10	,652		
X1.2	,609		
X1.3	,766		
X1.4	,780		
X1.5	,735		

X1.6	,547		
X1.7	,786		
X1.8	,808		
X1.9	,826		
Y1.1		,716	
Y1.2		,772	
Y1.3		,666	
Y1.4		,693	
Y1.5		,711	
Y1.6		,749	
Y1.7		,723	
Y1.8		,752	
Y2.1			,193
Y2.10			,784
Y2.2			,192
Y2.3			,657
Y2.4			,513
Y2.5			,751
Y2.6			,794
Y2.7			,646
Y2.8			,742
Y2.9			,785



Gambar 2. Model PLS *Algorithm II*
Tabel 2. Nilai loading factor indikator

	X1	Y1	Y2
X1.3	,783		
X1.4	,782		
X1.5	,768		
X1.7	,807		
X1.8	,835		
X1.9	,845		
Y1.1		,737	
Y1.2		,782	

Y1.5		,710	
Y1.6		,763	
Y1.7		,729	
Y1.8		,771	
Y2.10			,864
Y2.5			,750
Y2.6			,814
Y2.8			,770
Y2.9			,836

Setelah dilakukan Uji Outerloading kedua, maka di dapatkan nilai outer loading pada tabel diatas. Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa semua indikator (manifest) valid, sehingga data di uji lebih lanjut.

3. Divergen Validitas

Nilai diskriminan berguna untuk menilai apakah variabel memiliki discriminant validity yang memadai yaitu dengan cara membandingkan korelasi indikator dengan konstruk yang dituju harus lebih besar dibandingkan korelasi dengan konstruk yang lain. Jika korelasi indikator tersebut memiliki nilai lebih tinggi dibandingkan dengan korelasi indikator dengan konstruk lain, maka dikatakan variabel tersebut memiliki discriminant validity yang tinggi. Hasil nilai cross loading selengkapnya sebagai berikut :

Tabel 3. Nilai cross loading

	X1	Y1	Y2
X1.3	,783	,636	,491
X1.4	,782	,631	,522
X1.5	,768	,600	,511
X1.7	,807	,692	,607
X1.8	,835	,716	,590
X1.9	,845	,696	,577
Y1.1	,674	,737	,566
Y1.2	,666	,782	,638
Y1.5	,496	,710	,469
Y1.6	,574	,763	,392
Y1.7	,656	,729	,532
Y1.8	,610	,771	,505
Y2.10	,610	,596	,864
Y2.5	,522	,520	,750
Y2.6	,578	,563	,814
Y2.8	,530	,592	,770
Y2.9	,525	,543	,836

Pada tabel Cross Loading di atas dapat dilihat bahwa nilai loading faktor indikator Infrastruktur Jalan (X) lebih besar dari pada nilai Cross loading yang di tuju Kesejahteraan Masyarakat (Y1) dan Sumber Daya Alam (Y2). Berdasarkan hasil uji validitas deskriminan pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa seluruh indikator memiliki indikator tertinggi pada konstruknya bukan pada konstruk lain sehingga dapat dinyatakan bahwa seluruh indikator telah memenuhi persyaratan validitas deskriminan.

Tabel 4. Nilai *Fornell-Larcker Criterion*

	X1	Y1	Y2
X1	,804		
Y1	,826	,749	
Y2	,687	,697	,808

Berdasarkan hasil Uji Diskriminan validity nilai Fornell Lacker Criterion pada Infrastruktur Jalan lebih besar dari pada nilai korelasi pada variabel lainnya. Pada nilai Fornell Lacker Criterion pada Kesejahteraan Masyarakat a lebih besar dari pada nilai korelasi pada variabel lainnya. nilai Fornell Lacker Criterion pada

Sumber Daya Alam lebih besar dari pada nilai korelasi pada variabel lainnya. Hasil uji validitas deskriminan pada tabel di atas menunjukkan bahwa seluruh indikator dan konstruk dalam model PLS telah memenuhi kriteria validitas deskriminan yang dipersyaratkan.

4. Composite Reliability

Nilai composite reliability yang tinggi menunjukkan adanya konsistensi yang baik dari setiap indikator dalam variabel laten untuk mengukur variabel tersebut. Kriteria nilai composite reliability > 0.7 menunjukkan bahwa variabel tersebut memiliki internal konsistensi yang baik. Nilai composite reliability selengkapnya disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 5. Nilai *Composite Reliability*

	Composite Reliability
X1	,916
Y1	,884
Y2	,904

Pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai *composite reliability* konstruk Infrastruktur Jalan 0.916, Kesejahteraan Masyarakat 0.883, Sumber Daya Alam 0.904,. Ke tiga konstruk tersebut memperoleh nilai composite reliability > 0.70 maka dikatakan indicator reliable.

5. Cronbach's Alpha

Uji reliabilitas diperkuat dengan nilai alpha cronbach's. Batasan uji reliabilitas alpha cronbach's > 0.7. Hasil nilai Cronbach's alpha selengkapnya disajikan pada Tabel 6. Nilai *alpha cronbach's* yang didapat konstruk Infrastruktur Jalan 0.890, Kesejahteraan Masyarakat 0.844, Sumber Daya Alam 0.866, Berdasarkan nilai *alpha cronbach's* ke tujuh variabel laten memiliki indikator yang reliable dan termasuk kategori sangat tinggi.

Tabel 6. Nilai *Cronbach's Alpha*

	Cronbach's Alpha
X1	,890
Y1	,844
Y2	,866

6. Average Variance Extracted (AVE)

Nilai AVE menunjukkan nilai varians pada masing-masing indikator dalam konstruk yang dapat ditangkap oleh variabel tersebut lebih banyak dibandingkan dengan varians yang diakibatkan oleh kesalahan pengukuran. Nilai AVE diharapkan > 0.5. Hasil selengkapnya disajikan pada Tabel 7. Nilai AVE konstruk Infrastruktur Jalan 0.646, Kesejahteraan Masyarakat 0.561, Sumber Daya Alam 0.653. Berdasarkan hasil AVE menunjukkan bahwa seluruh konstruk dari masing-masing variabel laten memiliki nilai AVE > 0.5, maka dapat disimpulkan bahwa valid.

Tabel 7. Nilai *Average Variance Extracted (AVE)*

	Average Variance Extracted (AVE)
X1	,646
Y1	,561
Y2	,653

b. Uji Model Structural (Inner Model)

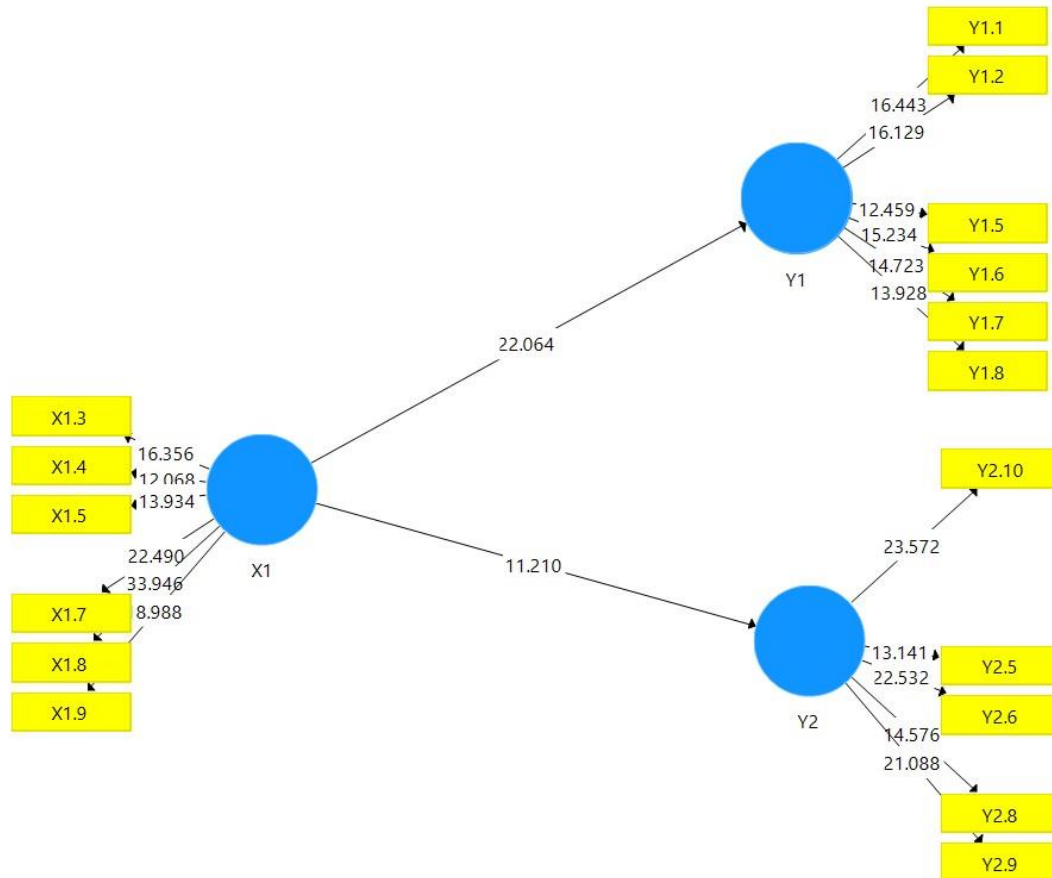
Untuk menguji model structural dilakukan dengan melihat nilai R^2 yang merupakan uji *Goodness of the fit*. Konstruk Kesejahteraan Masyarakat memperoleh nilai R^2 sebesar 0.682 yang dapat diinterpretasikan bahwa variasi pada Bauran komunikasi dapat dijelaskan oleh konstruk Infrastruktur Jalan 68.2% (sedangkan sisanya 31.2% dijelaskan oleh variabel lain diluar yang diteliti. Sedangkan nilai R-square Sumber Daya Alam sebesar 0.471 artinya bahwa variasi pada Sumber daya Alam mampu dijelaskan oleh konstruk Infrastruktur Jalan sebesar 47.1%. Hasil nilai R-square

selengkapnya disajikan pada Tabel 8.

Tabel 8. Nilai *R-Square*

	R Square	R Square Adjusted
Y1	,682	,679
Y2	,471	,467

Uji selanjutnya adalah melihat signifikansi pengaruh antar konstruk independen terhadap dependen dan menjawab apa yang telah dihipotesiskan. Pengujian dengan taraf signifikansi 5% jika nilai t-statistic > 1.96 maka hipotesis nol (H0) ditolak. Nilai t-statistik koefisien pengaruh dari konstruk laten diperoleh dari *PLS Bootstrapping*. Hasil *Model PLS Bootstrapping* disajikan pada Gambar 3 di bawah ini:



Gambar 2. Uji Bootstrapping

Nilai koefisien parameter dapat dilihat pada nilai (original sample), *standard error (standard deviation)* dan nilai t-statistik dan *p-values* dapat dilihat pada Tabel 9 di bawah ini:

Tabel 9. Nilai Koefisien (Original Sample), *Standard Error* dan *T-Statistics*

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (O/STDEV)	P Values
X1 -> Y1	,826	,835	,037	22,064	,000
X1 -> Y2	,687	,694	,061	11,210	,000

Pengaruh Langsung

1. Nilai koefisien pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Kesejahteraan Masyarakat sebesar 0.826, nilai standard error 0.037, nilai t-statistik 22.064 dan p-values 0.000. Karena nilai t-statistik 22.064 > 1.96 dan p-value 0.000 < 0.05 maka di terima H1. Hasil ini menyatakan bahwa Infrastruktur Jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kesejahteraan Masyarakat.
2. Nilai koefisien pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Sumber Daya Alam sebesar 0.687, nilai standard error

0.061, nilai t-statistik 11.210 dan p-values 0.000. Karena nilai t-statistik $11.210 > 1.96$ dan p-value $0.000 < 0.05$ maka di terima H2. Hasil ini menyatakan bahwa Infrastruktur Jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Sumber daya alam.

5. KESIMPULAN

Hasil analisis PLS menunjukkan bahwa infrastruktur jalan memiliki dampak positif dan signifikan terhadap kesejahteraan ekonomi masyarakat di Kabupaten Sidenreng Rappang. Pemerintah dan pemangku kepentingan perlu terus fokus pada peningkatan kualitas infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur jalan di Kabupaten Sidenreng Rappang memiliki potensi untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat. Namun, dampak negatif terhadap lingkungan dan sumber daya alam harus dikelola dengan hati-hati. Pendekatan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan sangat penting untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak merugikan ekosistem dan sumber daya alam yang penting bagi kehidupan jangka panjang. Dengan strategi mitigasi yang tepat, manfaat ekonomi dari pembangunan jalan dapat dicapai tanpa mengorbankan kesehatan lingkungan dan keberlanjutan sumber daya alam.

DAFTAR PUSTAKA

- Adha, T. H., & Irwan, I. (2021). Kerusakan Lingkungan Akibat Pembangunan Infrastruktur. *Serupa The Journal of Art Education*, 10(2), 157–168.
- Hakim, N., Murtalaxono, K., & Rusdiana, O. (2016). Konflik Penggunaan Lahan di Taman Nasional Gunung Halimun Salak Kabupaten Lebak. *Jurnal Sosiologi Pedesaan*, 4(2), 128–138.
- Ompusunggu, V. M. (2018). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo. *Jupeko (Jurnal Pendidikan Ekonomi)*, 3(2).
- Orbawati, E. B., Rusdijati, R., Fatimah, Y. A., Raliby, O., Saepudin, D., Aji, A. S., Ardjono, D., Pandiangan, A., Arizal, A., & Setyowidodo, A. (2021). Strategi Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Menghadapi Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Bawen-Yogyakarta dan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA). *Jurnal Jendela Inovasi Daerah*, 4(2), 48–65.
- Pramono, S. A., & Yulianto, P. (2020). Pembangunan Infrastruktur Berwawasan Lingkungan. *Teodolita: Media Komunikasi Ilmiah di Bidang Teknik*, 21(1).
- Rusim, D. A., Parung, H., Latif, R. U., & Tjaronge, W. (2018). *Analisis Risiko terhadap Waktu Pelaksanaan pada Pembangunan Infrastruktur Jalan di Jayapura*.
- Sagala, Z. A. (2019). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Sumber Daya Alam Terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Kabupaten Labuhanbatu Utara*. Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
- Sasmito, C. (2019). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Desa. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (JISIP)*, 6(3).
- Vidyaras, W. (2022). Infrastruktur Jalan dan Kriminalitas di Pedesaan Indonesia. *Jurnal Kebijakan Ekonomi*, 17(2), 6.
- Yuaidi, M. N., & Siregar, S. (2023). Pengaruh Infrastruktur, Investasi, dan Pertumbuhan Ekonomi terhadap Kesejahteraan Masyarakat melalui Kesempatan Kerja di Kabupaten Tapin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan*, 6(2), 1045–1057.
- Anggi Alvionita Mardani, *analisis eksploitasi sumber daya alam guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam perspektif ekonomi islam*, 2016.
- Anwar Muda, Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Paket Pelebaran Jalan RTA Milono Palangkaraya, Media Ilmiah Teknik Lingkungan Volume 1, Nomor 1, 2016.
- Ida Susanti S 1), Armijon A2, Pengaruh Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Pemanfaatan Lahan Kota, *Jurnal Rekayasa*, Vol. 17, No. 1, April 2013.
- Iqbal Hasan, *Pokok-pokok Materi Statistik 2 : Statistik Inferensif*, Jakarta; Bumi Aksara, 2008.
- Jhingan, ML, *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*, Jakarta; Rajawali Press, 2012.
- Julianto, Hendra dan Jumario, Nopitri. *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan*. Tarakan, 2011.
- Junqing WeiYan ZhangYi LiuChun LiYasi TianJing QianYuan GaoYongsheng HongYanfeng LiuTaylor et al, The impact of different road grades on ecological networks in a mega-city Wuhan City, China., 2022
- Karden Eddy Sotang Manik, *Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Jakarta; Djambatan, 2003.
- Kumba Digidowiseiso, *Teori pembangunan*, ISBN : 978-623-7376-40-8, Cetakan Pertama, Juli 2019
- Laen Sugi Rante Tandung, *analisis pengaruh infrastruktur jalan dan sumberdaya alam di kabupaten mamasa, 2003-2013*. 2014
- Maksum Syahri Lubis, Pengaruh Prasarana Transportasi Dalam Rangka Pengembangan Wilayah Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Kabupaten Sidenreng Rappang , 2015
- Mardani Alviona, Anggi, *Analisis Eksploitasi Sumber Daya Alam Guna Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat*

Dalam Pespektif Islam UIN Raden Intan Lampung, 2016.
Marsista Buana Putri¹ , Imam Buchori², Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Sekitarnya, Biro Penerbit Planologi Undip Volume 11 (2): 222-241 Juni 2015.