

# Peran Transportasi Terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat Pedesaan di Kabupaten Timor Tengah Utara-NTT

Andi Kumalawati\*<sup>1</sup>, Lidwina Lidya Nifu<sup>1</sup>, I Made Udiana<sup>1</sup>, Andi Hidayat Rizal<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Sains dan Teknik Universitas Nusa Cendana  
Jl. Adisucipto – Penfui Kupang 85148, Indonesia

E-mail : [\\*kumalawati@staf.undana.ac.id](mailto:*kumalawati@staf.undana.ac.id)

Diterima: 17 Januari 2023, disetujui: 27 November 2023, diterbitkan online: 29 Desember 2023

## Abstrak

Sarana dan prasarana transportasi merupakan komponen yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan ekonomi masyarakat dan pembangunan wilayah. Desa Eban, Kecamatan Miomaffo-Barat Timor Tengah Utara dengan luas 31,2 Km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk pada tahun 2020-2021 sebanyak 2.508 Jiwa. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi dan pengembangan wilayah di Desa Eban. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini berupa skala Likert, analisis regresi linear berganda, dan analisis korelasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi di Desa Eban memiliki pengaruh yang positif. Berdasarkan analisis penentuan skor dengan menggunakan skala Likert, variabel yang memiliki nilai skala Likert paling besar yaitu variabel distribusi barang dan jasa dengan nilai skala Likert 75% dan berdasarkan analisis regresi berganda diperoleh persamaan sebagai berikut  $Y = 2,158 + 0,498X_1 + 1,133X_2 + 0,334X_3 + 0,118X_4 + 0,227X_5$ . Hal ini menunjukkan bahwa variabel ekonomi masyarakat dapat meningkat sebesar 2,158 terhadap semua variabel bebas dan variabel yang paling berpengaruh adalah variabel kondisi prasarana dengan koefisien 1,133. Sementara itu, prasarana transportasi terhadap pengembangan wilayah memiliki pengaruh yang positif. Berdasarkan hasil analisis korelasi dengan menggunakan korelasi berganda antara setiap variabel independen terhadap pengembangan wilayah diperoleh nilai (R) sebesar 0,47. Uji signifikansi korelasi berganda menunjukkan nilai  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $4,39 > 2,31$ ), maka terdapat hubungan atau pengaruh yang signifikan antara lima variabel *independen* terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah di Desa Eban.

Kata kunci: Ekonomi Masyarakat, Pengembangan, Prasarana, Transportasi, Wilayah.

## Abstract

The Role of Transportation in Improving the Economy of Rural Communities in North Central Timor Regency-NTT: *Transportation facilities and infrastructure are crucial components in supporting the economic success of the community and regional development. Eban Village, Miomaffo-West District of North Central Timor with an area of 31.2 Km<sup>2</sup> and a population of 2,508 people in 2020-2021. This study aimed to determine the effect of transportation infrastructure on economic improvement and regional development in Eban Village. The results show that the influence of transportation infrastructure on economic improvement in Eban Village has a positive effect. Based on the Likert scale determination analysis, the variable with the highest Likert scale value is the distribution of goods and services with a Likert scale value of 75%. Through multiple regression analysis, the equation obtained is  $2,158 + 0,498X_1 + 1,133X_2 + 0,334X_3 + 0,118X_4 + 0,227X_5$ . This shows that the community's economic variable can increase by 2,158 without being influenced by the independent variable. Meanwhile, transportation infrastructure has a positive influence on regional development. Based on the correlation analysis using multiple correlations between each independent variable and regional development, the value (R) obtained is 0,47. The significance test of multiple correlations shows a value of  $F_{count} > F_{table}$  ( $4,39 > 2,31$ ), indicating a significant relationship or influence between the five independent variables on the community economy and regional development in Eban Village.*

*Keywords: Community Economy, Development, Infrastructure, Transportation, Regional*

## 1. Pendahuluan

Daerah pedesaan merupakan daerah yang memiliki tingkat pembangunan dan jumlah penduduk relatif rendah dan memiliki perbedaan kriteria dan tingkat perkembangan sosial ekonomi dengan masyarakat di daerah perkotaan [1][2]. Pedesaan berfungsi sebagai basis untuk produksi makanan dan bahan baku sebagai sumber utama modal formasi untuk suatu negara dan pasar utama untuk domestik manufaktur [3]. Transportasi diperlukan untuk perekonomian terutama dalam meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas kebutuhan dasar hidup, pembangunan sosial, pemasaran produksi komoditas pertanian, pengembangan industri, kemudahan akses program kesehatan dan pendidikan [4]. Sistem transportasi pedesaan terdiri dari infrastruktur, pengoperasian, jaringan, terminal, operator, manajemen dan kontrol, dan layanan pendukung [5].

Hubungan transportasi pedesaan dengan produksi tanaman pangan dipengaruhi oleh kondisi jalan yang buruk dan tingginya biaya transportasi yang membuat petani enggan untuk meningkatkan kualitasnya [6]. Transportasi pedesaan diharapkan berkontribusi untuk meningkatkan kesejahteraan, usaha, dan kegiatan pertanian dengan tujuan pengentasan kemiskinan [7][8]. Peningkatan jaringan transportasi pedesaan di bagian barat daya Nigeria memberikan dampak terhadap peningkatan pemukiman pedesaan di wilayah itu [9][10]. Studi serupa juga dilakukan pada masalah efisiensi tata ruang

pedesaan dalam penyediaan fasilitas transportasi [11]. Ketidacukupan sarana transportasi pedesaan menjadi kendala serius dalam pembangunan desa dan sulitnya pelayanan transportasi sehingga mengakibatkan kondisi pedesaan di negara itu miskin [12][13][14].

Jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting untuk mendukung arus pergerakan manusia dan barang. Dengan adanya pembangunan dan perbaikan prasarana jalan yang baik, maka mobilitas masyarakat akan meningkat, waktu tempuh dan biaya transportasi ke beberapa fasilitas (perekonomian, pemerintahan, kesehatan dan pendidikan) akan menurun, dan pemasaran hasil pertanian maupun hasil industri akan semakin mudah [15][16]. Sarana dan prasarana transportasi sangat dibutuhkan masyarakat yang ada di perkotaan maupun di pedesaan dalam menunjang keberhasilan daerah tersebut [17], baik dari segi jaringan jalannya maupun konstruksinya sehingga memberikan dampak positif bagi daerah yang relatif tertinggal, dan terisolasi, terpencil, serta daerah perbatasan [18][19]. Infrastruktur menjadi hal utama yang perlu diperhatikan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dan diharapkan dapat memperbaiki setiap permasalahan yang ada dan memudahkan masyarakat dalam memenuhi apa yang menjadi kebutuhan mereka [20]. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia, maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat. Begitu pula sebaliknya, semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat, maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya [21].

Eban adalah nama desa sekaligus merupakan Ibu Kota Kecamatan Miomaffo-Barat Kabupaten Timor Tengah Utara Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Eban memiliki luas 31,2 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk tahun 2020-2021 sebesar 2.508 jiwa, yang terdiri dari 1.229 laki-laki dan 1.279 perempuan. Desa Eban merupakan salah satu desa dari tiga belas desa yang ada di wilayah Kecamatan Miomaffo Barat. Desa Eban terdiri dari enam Dusun, delapan Rukun Warga (RW), dan 29 Rukun Tetangga (RT). Pada umumnya, mata pencaharian penduduk di Desa Eban adalah petani, peternak, buruh, dan pembuat tenun ikat. Aktivitas ekonomi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kemampuan ekonomi masyarakat di Desa Eban. Penelitian ini merupakan tahap awal bagi masyarakat Desa Eban agar bisa menjadi data pendukung yang digunakan untuk perencanaan pembangunan prasarana transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah di Desa Eban. Penelitian ini diharapkan menjadi bahan masukan bagi pemerintah Desa Eban, Kecamatan Miomaffo Barat dalam upaya penyediaan sarana untuk mendukung peningkatan ekonomi masyarakat.

## 2. Metodologi

Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data hasil kuesioner dengan objek penelitian yaitu masyarakat Desa Eban, Kecamatan Timor Tengah Utara. Penelitian ini kemudian di analisis dengan menggunakan metode skala Likert, analisis regresi linear berganda, dan analisis korelasi.

### 2.1. Jenis-Jenis Data

Terdapat dua jenis data pada penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada.

#### 2.1.1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner secara langsung kepada masyarakat di Desa Eban secara random/acak, di mana format tersebut berisi beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi dan pengembangan wilayah di Desa Eban yaitu, a) aksesibilitas ( $X_1$ ), b) kondisi prasarana ( $X_2$ ) c) pendapatan masyarakat ( $X_3$ ), d) biaya logistik ( $X_4$ ), dan e) distribusi barang dan jasa ( $X_5$ ).

#### 2.1.2. Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini meliputi data geografi wilayah, data jumlah kependudukan, jenis prasarana dan sarana transportasi, serta jurnal-jurnal yang berkaitan dengan topik penelitian.

#### 2.1.3. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.

2.1.4. *Populasi*

Populasi pada penelitian ini adalah masyarakat yang ada di Desa Eban, Kecamatan Miomaffo Barat. Data jumlah penduduk di Desa Eban pada tahun 2020-2021 adalah sebanyak 2.508 jiwa.

2.1.5. *Sampel*

Sampel dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan rumus pada persamaan 2.1.

Data:

$n = 100$  sampel

$N = 2.508$  Jiwa

$e = 10\% = 0.1$

Rumus:

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \tag{1}$$

Penyelesaian:

$$n = \frac{2508}{1 + 2508 (0,1)^2} = 96,16 \approx 100 \text{ sampel}$$

Jadi, berdasarkan perhitungan yang ada, maka sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 100 sampel.

2.2. Teknik Analisis Data

Data primer yang telah diperoleh, selanjutnya dianalisis dengan menggunakan skala Likert, analisis regresi linear berganda, dan analisis korelasi. Maka, rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu untuk mengetahui pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi dan pengembangan wilayah di Desa Eban, dapat dihitung menggunakan metode-metode tersebut.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Analisis pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Desa Eban.

Pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Desa Eban yaitu diukur menggunakan metode skala Likert dan analisis regresi linear berganda. Berikut adalah penjelasan dan data dari setiap variabel yang digunakan pada rumusan masalah pertama:

3.1.1. *Skala Likert*

Hasil analisis dengan menggunakan skala Likert pada prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi di Desa Eban untuk masing-masing indikator variabel dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 menunjukkan bahwa variabel yang memiliki nilai skala Likert paling besar yaitu variabel distribusi barang dan jasa dengan nilai skala Likert 75%. Sementara itu, variabel dengan nilai skala Likert paling kecil yaitu variabel aksesibilitas dengan nilai 63%. Jadi, dapat disimpulkan bahwa terdapat tingkat pengaruh distribusi barang dan jasa sebesar 75% terhadap ekonomi masyarakat dari yang diharapkan (100%).

**Tabel 1.** Rekapitulasi Hasil Skala Likert Masing-Masing Indikator Variabel Terhadap Ekonomi Masyarakat

No	Indikator	Skala Likert	Keterangan
1	Aksesibilitas	63%	Kurang Baik
2	Kondisi Prasarana	64%	Kurang Baik
3	Pendapatan Masyarakat Sebelum Pengembangan Prasarana Transportasi	59%	Kurang Meningkatkan
4	Pendapatan Masyarakat Setelah Pengembangan Prasarana Transportasi	70%	Meningkat
5	Biaya Logistik Sebelum Pengembangan Jalan	59%	Kurang Meningkatkan
6	Biaya Logistik Setelah Pengembangan Jalan	74%	Meningkat
7	Distribusi Barang dan Jasa Sebelum Pengembangan Jalan	61%	Kurang Meningkatkan
8	Distribusi Barang dan Jasa Setelah Pengembangan Jalan	75%	Meningkat

Sumber: Hasil analisis, 2022.

**Tabel 2.** Regresi Linear Berganda

No	Variabel	Koefisien Regresi (B)	t-hitung	Sig.
1	(constant)	2,158	1,612	0,001
2	Aksesibilitas (X <sub>1</sub> )	0,498	2,235	0,016
3	Kondisi Prasarana (X <sub>2</sub> )	1,133	2,404	0,032
4	Pendapatan Masyarakat (X <sub>3</sub> )	0,334	1,997	0,003
5	Biaya Logistik (X <sub>4</sub> )	0,118	1,556	0,062
6	Distribusi Barang dan Jasa (X <sub>5</sub> )	0,227	1,390	0,103
R			0816	
R Square			0,787	
Adjusted R Square			0,704	
F <sub>Hitung</sub>			93,919	
Sig.			0,000	

Sumber: Hasil analisis, 2022.

### 3.1.2. Analisis Regresi Linear Berganda

Hasil analisis dengan menggunakan model regresi berganda telah memenuhi uji asumsi klasik antara variabel bebas aksesibilitas (X<sub>1</sub>), kondisi prasarana (X<sub>2</sub>), pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>), biaya logistik (X<sub>4</sub>), dan distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) terhadap variabel ekonomi masyarakat (Y). Analisis regresi digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh antara variabel bebas dengan variabel terikat.

Berdasarkan hasil pengolahan SPSS 25, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Berdasarkan Tabel 2 diperoleh persamaan regresi linear berganda dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 \quad (2)$$

$$Y = 2,158 + 0,498X_1 + 1,133X_2 + 0,334X_3 + 0,118X_4 + 0,227X_5$$

Berdasarkan persamaan di atas dapat disimpulkan bahwa:

Koefisien X<sub>1</sub> (aksesibilitas) dengan nilai koefisien regresi X<sub>1</sub> sebesar 0,498, berarti bahwa variabel aksesibilitas (X<sub>1</sub>) berpengaruh positif terhadap ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa dengan penambahan satu satuan aksesibilitas, maka akan terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat sebesar 0,498 dan begitu pula sebaliknya, dengan pengurangan satu satuan aksesibilitas, maka akan mengakibatkan penurunan pada ekonomi masyarakat di Desa Eban sebesar 0,498.

Koefisien X<sub>2</sub> (kondisi prasarana) dengan nilai koefisien regresi X<sub>2</sub> sebesar 1,133, berarti bahwa variabel kondisi prasarana (X<sub>2</sub>) berpengaruh positif terhadap ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa dengan penambahan satu satuan kondisi prasarana, maka akan terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat sebesar 1,133 dan begitu pula sebaliknya, dengan pengurangan satu satuan kondisi prasarana, maka akan mengakibatkan penurunan pada ekonomi masyarakat di Desa Eban sebesar 1,133.

Koefisien X<sub>3</sub> (pendapatan masyarakat) dengan nilai koefisien regresi X<sub>3</sub> sebesar 0,334 memberikan arti bahwa variabel pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>) berpengaruh positif terhadap ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa dengan penambahan satu satuan pendapatan masyarakat, maka akan terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat sebesar 0,334 dan begitu pula sebaliknya, dengan pengurangan satu satuan pendapatan masyarakat, maka akan mengakibatkan penurunan pada ekonomi masyarakat di Desa Eban sebesar 0,334.

Koefisien X<sub>4</sub> (biaya logistik) dengan nilai koefisien regresi X<sub>4</sub> sebesar 0,118, berarti bahwa variabel biaya logistik (X<sub>4</sub>) berpengaruh positif terhadap ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa dengan penambahan satu satuan biaya logistik, maka akan terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat sebesar 0,118 dan begitu pula sebaliknya, dengan pengurangan satu satuan biaya logistik, maka akan mengakibatkan penurunan pada ekonomi masyarakat di Desa Eban sebesar 0,118.

**Tabel 3.** Uji t

No	Hipotesis Alternatif	Nilai	Status
1	Variabel Aksesibilitas Berpengaruh Terhadap Ekonomi Masyarakat	t <sub>hitung</sub> : 2,235 Sig. t: 0,016 T <sub>tabel</sub> : 1,986	Ho ditolak dan Ha diterima
2	Variabel Kondisi Prasarana Berpengaruh Terhadap Ekonomi Masyarakat	t <sub>hitung</sub> : 2,404 Sig. t: 0,032 T <sub>tabel</sub> : 1,986	Ho ditolak dan Ha diterima
3	Pendapatan Masyarakat Berpengaruh Terhadap Ekonomi Masyarakat	t <sub>hitung</sub> : 1,997 Sig. t: 0,003 T <sub>tabel</sub> : 1,986	Ho ditolak dan Ha diterima
4	Biaya Logistik Berpengaruh Terhadap Ekonomi Masyarakat	t <sub>hitung</sub> : 1,556 Sig. t: 0,062 T <sub>tabel</sub> : 1,986	Ho diterima dan Ha ditolak
5	Distribusi Barang dan Jasa Berpengaruh Terhadap Ekonomi Masyarakat	t <sub>hitung</sub> : 1,990 Sig. t: 0,043 T <sub>tabel</sub> : 1,986	Ho ditolak dan Ha diterima

Sumber: Hasil analisis, 2022.

**Tabel 4.** Uji f

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Squares	F	Sig.
1	Regression	764,517	5	190,903	93,919	0,000 <sup>b</sup>
	Residual	192,393	94	15,983		
	Total	956,91	99			

Sumber: Hasil analisis, 2022.

Koefisien X<sub>5</sub> (distribusi barang dan jasa dengan nilai koefisien regresi X<sub>5</sub> sebesar 0,227, berarti bahwa variabel distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) berpengaruh positif terhadap ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa dengan penambahan satu satuan distribusi barang dan jasa, maka akan terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat sebesar 0,227 dan begitu pula sebaliknya, dengan pengurangan satu satuan distribusi barang dan jasa, maka akan mengakibatkan penurunan pada ekonomi masyarakat di Desa Eban sebesar 0,227.

Berdasarkan persamaan, dapat diketahui bahwa variabel bebas yang paling berpengaruh adalah variabel kondisi prasarana (X<sub>2</sub>) dengan koefisien 1,133, sedangkan variabel biaya logistik berpengaruh rendah dengan koefisien 0,118.

**3.1.3. Uji Hipotesis**

**a. Uji Parsial (Uji t)**

Berdasarkan perhitungan nilai uji t (parsial), nilai t<sub>hitung</sub> tertinggi yaitu pada variabel kondisi prasarana (X<sub>2</sub>) dengan nilai t<sub>hitung</sub> = 2,404, Sig. 0,032, dan nilai t<sub>tabel</sub> = 1,986 sehingga dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima, yang artinya bahwa variabel kondisi prasarana berpengaruh signifikan terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah di Desa Eban.

**b. Uji Simultan (Uji F)**

Berdasarkan Tabel 4 diatas, diperoleh hasil uji F, yaitu pengujian secara bersama-sama atau simultan terkait pengaruh antara aksesibilitas (X<sub>1</sub>), kondisi prasarana (X<sub>2</sub>), pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>), biaya logistik (X<sub>4</sub>), dan distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) terhadap ekonomi masyarakat. Hasil pengujian ini menunjukkan besarnya F<sub>hitung</sub> 93,919. Nilai ini > dari F<sub>tabel</sub> (93,919 > 2,31).

**c. Uji Koefisien Determinasi (Uji R<sup>2</sup>)**

**Tabel 5.** Uji R<sup>2</sup>

<i>Model Summary<sup>b</sup></i>				
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Squares</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>
1	0,816a	0,787	0,704	2,99142

a. Predictors: (Constant), X5, X2, X3, X4, X1

b. Dependent Variable: Y

Sumber: Hasil analisis, 2022.

Berdasarkan hasil pada Tabel 5, diperoleh nilai koefisien determinasi 0,787 atau 78%. Hal ini berarti 78% ekonomi masyarakat dapat dijelaskan oleh variabel aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa. Sementara itu, sisanya sebesar 22% dipengaruhi oleh variabel-variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

**3.2. Analisis pengaruh prasarana transportasi terhadap pengembangan wilayah di Desa Eban.**

Analisis korelasi dalam penelitian ini di antaranya untuk mengetahui hubungan antara aksesibilitas (X<sub>1</sub>), kondisi prasarana (X<sub>2</sub>), pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>), biaya logistik (X<sub>4</sub>), dan distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) terhadap pengembangan wilayah di Desa Eban.

**3.2.1. Analisis Korelasi Berganda**

Analisis korelasi aksesibilitas (X<sub>1</sub>), kondisi prasarana (X<sub>2</sub>), pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>), biaya logistik (X<sub>4</sub>), dan distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah dapat dilihat pada Tabel 6.

Berdasarkan Tabel 6, maka perhitungan korelasi berganda dapat digunakan dengan menggunakan Persamaan 2.3 korelasi berganda sebagai berikut:

**Tabel 6.** Analisis Korelasi

			<i>Correlations</i>				
			X1	X3	X4	X5	Y
Spearman's rho	X1	<i>Correlation Coefficient</i>	1,000	0,188	0,051	-0,039	0,110
		<i>Sig. (2-tailed)</i>		0,062	0,613	0,698	0,424
		<i>N</i>	100	100	100	100	100
	X2	<i>Correlation Coefficient</i>	0,123	0,005	0,066	0,046	0,119
		<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,221	0,963	0,513	0,648	0,237
		<i>N</i>	100	100	100	100	100
	X3	<i>Correlation Coefficient</i>	0,188	1,000	0,125	0,115	0,124
		<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,062		0,217	0,256	0,815
		<i>N</i>	100	100	100	100	100
	X4	<i>Correlation Coefficient</i>	0,051	0,125	1,000	0,25	0,103
		<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,613	0,217		0,805	0,310
		<i>N</i>	100	100	100	100	100
	X5	<i>Correlation Coefficient</i>	0,079	0,115	0,025	1,000	0,136
		<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,698	0,256	0,805		0,176
		<i>N</i>	100	100	100	100	100
	Y	<i>Correlation Coefficient</i>	0,110	0,124	0,136	0,136	1,000
		<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,424	0,815	0,176	0,176	
		<i>N</i>	100	100	100	100	100

Sumber: Hasil analisis, 2022.

$$R_{yx1x2x3x4x5} = \sqrt{\frac{r^2_{yx1} + r^2_{yx2} + r^2_{yx3} + r^2_{yx4} + r^2_{yx5} - 2r_{yx1}r_{yx2}r_{yx3}r_{yx4}r_{yx5}}{1 - r^2_{x1x2}r^2_{x1x3}r^2_{x1x4}r^2_{x1x5}r^2_{x2x3}}}$$

$$R_{yx1x2x3x4x5} = \sqrt{\frac{0.0121 + 0.0142 + 0.0154 + 0.0106 + 0.0185 - 2.3112 \times 10^{-17}}{1 - 2.5832 \times 10^{-25}}}$$

$R_{yx1x2x3x4x5} = 0,47$

## Keterangan:

- $R_{yx1x2x3x4x5}$  = Koefisien korelasi antara aksesibilitas (X1), kondisi prasarana (X2), pendapatan masyarakat (X3), biaya logistik (X4), distribusi barang dan jasa (X5) secara bersama-sama terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{yx1}$  = Koefisien korelasi aksesibilitas (X<sub>1</sub>) terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{yx2}$  = Koefisien korelasi kondisi prasarana (X<sub>2</sub>) terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{yx3}$  = Koefisien korelasi pendapatan masyarakat (X<sub>3</sub>) terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{yx4}$  = Koefisien korelasi biaya logistik (X<sub>4</sub>) terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{yx5}$  = Koefisien korelasi distribusi barang dan jasa (X<sub>5</sub>) terhadap ekonomi masyarakat (Y).
- $r_{x1x2x3x4x5}$  = Koefisien korelasi aksesibilitas (X1), kondisi prasarana (X2), pendapatan masyarakat (X3), biaya logistik (X4), distribusi barang dan jasa (X5).

Kekuatan hubungan antarvariabel ditunjukkan melalui nilai korelasi R.

Dari hasil perhitungan di atas, dapat diketahui hasil korelasi berganda aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa secara simultan terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah diperoleh nilai (R) sebesar 0,47. Nilai korelasi sebesar 0,47 tersebut lalu diinterpretasikan dengan tabel interpretasi nilai r yang berada pada interval 0,40-0,59 dengan tingkat hubungan sedang. Hal tersebut dapat diartikan bahwa pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi dan pengembangan di Desa Eban tergolong sedang.

### 3.2.2. Uji Signifikansi Korelasi Berganda

Uji F digunakan untuk menguji signifikansi dari koefisien korelasi yang diperoleh. Langkah-langkahnya adalah sebagai berikut:

#### a) Formula Hipotesis

$H_0$  = Tidak ada hubungan yang signifikan antara aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa terhadap ekonomi masyarakat di Desa Eban.

$H_a$  = Terdapat hubungan yang signifikan antara aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa terhadap ekonomi masyarakat di Desa Eban.

#### b) Taraf Signifikan

Nilai  $F_{tabel}$  dapat diperoleh pada taraf signifikansi sebesar 5% = 0,05 dan nilai *degree of freedom* (df1) = k-1 (pembilang) dan *degree of freedom* (df2) = n – k (penyebut)

maka besar nilai  $F_{tabel}$  adalah sebagai berikut:

Jumlah sampel (n) = 100

Jumlah Variabel (k) = 6

Taraf signifikansi: 5% = 0,05

Df1 = k – 1 = 6-1 = 5

Df2 = n – k = 100 – 6 = 96

Selanjutnya, berdasarkan Lampiran 10 (Tabel  $F_{tabel}$ ) dengan melihat nilai Df1 = 5, dan Df2 = 96, maka mendapatkan nilai  $F_{tabel}$  sebesar 2,31.

#### c) Kesimpulan

Berdasarkan hasil perhitungan uji signifikansi korelasi berganda diperoleh nilai  $F_{hitung}$  sebesar 4,39. Nilai tersebut selanjutnya dibandingkan dengan  $F_{tabel}$  sebesar 2,31. Dengan demikian, nilai  $F_{hitung}$  lebih

besar dari  $F_{\text{tabel}}$  ( $4,39 > 2,31$ ), maka pada daerah  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Kesimpulan yang dapat diambil adalah terdapat hubungan atau pengaruh yang signifikan antara aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah di Desa Eban.

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa: Pengaruh prasarana transportasi terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Desa Eban memiliki pengaruh yang positif. Semakin baik aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa, maka akan meningkatkan ekonomi masyarakat. Sebaliknya, semakin menurun aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa, maka kondisi ekonomi masyarakat akan semakin menurun. Berdasarkan analisis penentuan skor dengan menggunakan skala Likert, dari lima variabel independen yang ada, variabel yang memiliki nilai skala Likert paling besar yaitu variabel distribusi barang dan jasa dengan nilai skala Likert 75%. Selain itu, berdasarkan analisis regresi berganda, diperoleh persamaan sebagai berikut:  $Y = 2,158 + 0,498X_1 + 1,133X_2 + 0,334X_3 + 0,118X_4 + 0,227X_5$ . Hal ini menunjukkan bahwa variabel ekonomi masyarakat dapat meningkat sebesar 2,158 tanpa dipengaruhi oleh variabel independen. Dapat diketahui bahwa variabel bebas yang paling berpengaruh adalah variabel kondisi prasarana ( $X_2$ ) dengan nilai koefisien sebesar 1,133, sedangkan variabel biaya logistik ( $X_4$ ) berpengaruh rendah dengan nilai koefisien sebesar 0,118.

Pengaruh prasarana transportasi terhadap pengembangan wilayah Desa Eban memiliki pengaruh yang positif. Semakin baik aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa, maka semakin baik pengembangan wilayah desa tersebut. Namun sebaliknya, semakin menurun aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa, maka pengembangan wilayah desa akan semakin menurun. Berdasarkan hasil analisis korelasi, antara prasarana transportasi, ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah memiliki pengaruh yang signifikan. Selain itu juga terdapat hubungan atau pengaruh yang signifikan antara aksesibilitas, kondisi prasarana, pendapatan masyarakat, biaya logistik, dan distribusi barang dan jasa terhadap ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah di Desa Eban.

Diharapkan pemerintah setempat dapat memberikan perhatian khusus pada pembangunan infrastruktur transportasi, baik sarana maupun prasarana dalam upaya meningkatkan ekonomi masyarakat dan pengembangan wilayah Desa Eban.

#### Ucapan Terima Kasih

Penyelesaian kajian ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian dan memberikan saran dan masukan yang sangat konstruktif. Terima kasih juga kami sampaikan kepada tim pengelola jurnal dan tim editor yang telah berkenan menerbitkan artikel hasil penelitian kami.

#### Daftar Pustaka

- [1] L. J. Weir and F. McCabe, "Towards a Sustainable Rural Transport Policy," Dublin, 2009.
- [2] A. J. Aderamo and S. A. Magaji, "Rural Transportation and the Distribution of Public Facilities in Nigeria: A Case of Edu Local Government Area of Kwara State," *Journal of Human Ecology*, vol. 29, no. 3, pp. 171–179, Mar. 2010, doi: 10.1080/09709274.2010.11906260.
- [3] L. M. Olayiwola and O. A. Adeleye, "Rural Infrastructural Development in Nigeria: Between 1960 and 1990 – Problems and Challenges," *Journal of Social Sciences*, vol. 11, no. 2, pp. 91–96, Sep. 2005, doi: 10.1080/09718923.2005.11892499.
- [4] M. O. Olawole, O. Aloba, and M. A. Adetunji, "The Place of Transport in the Attainment of the Millennium Development Goals in Rural Areas of Nigeria," *Journal of Environmental Design and Management*, vol. 4, no. 1, p. 16, 2010.
- [5] P. Starkey, S. Ellis, J. Hine, and A. Ternell, "Improving Rural Mobility Options for Developing Motorized and Nonmotorized Transport in Rural Areas," Washington, 2002.
- [6] A. S. Ale, "Rural Transportation and Food Crop Production in Akoko South West Local Government Area of Ondo State, Nigeria," *Journal of Environment*, vol. 2, no. 5, pp. 112–117, 2013.
- [7] C. Csaki and L. Tuck, *Rural Development Strategy*. The World Bank, 2000. doi: 10.1596/0-8213-4809-4.
- [8] S. O. Titilola, *The Impact of Rural Roads on Employment, Productivity and Rural Welfare: A Study of Three Villages in Yobe State, Nigeria*, 3rd ed. Nigerian Institute of Social and Economic Research (NISER), 1999.
- [9] Asian Development Bank, "Rural Accessibility in the Asia and Pacific Region," Ardington, 2007.
- [10] O. Aloba, "Evolution of Rural Roads in the Nigeria Cocoa Belt," *Singap J Trop Geogr*, vol. 4, no. 1, pp. 1–10, Jun. 1983, doi:

- 10.1111/j.1467-9493.1983.tb00127.x.
- [11] A. A. Ogunsanya, "Rural accessibility problems and human resource development: Case study from Nigeria," *J Rural Stud*, vol. 3, no. 1, pp. 31–42, Jan. 1987, doi: 10.1016/0743-0167(87)90005-2.
- [12] A. J. Olu, A. Yomi, and A. Ayodeji, "Analysis Of Road Transport Impact On Rural Development In Nigeria : A Study On Akure North Local Government Area, Ondo State," *International Journal of New Technology and Research*, vol. 4, no. 3, pp. 102–110, Mar. 2018.
- [13] A. J. Aderamo and Omolaran, "Accessibility Problem and the Incidence of poverty in Nigerian Rural Environment: A Case of Offa Local Government Area of Kwara State," Kwara, 2006.
- [14] S. R. Akinola, "Coping With Infrastructural Deprivation Through Collective Action Among Rural People in Nigeria," *Nordic Journal of African Studies*, vol. 16, no. 1, Mar. 2007.
- [15] T. B. Purwantini and R. S. Rivai, "Dampak Pembangunan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Pedesaan: Kasus Kabupaten Bulukumba Sulawesi Selatan," *Jurnal Pusat Analisis Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian*, pp. 1–12, Nov. 2008.
- [16] F. Rorong, *Prasarana Transportasi Dalam Kehidupan Bangsa*. 2016.
- [17] R. Kristiano and S. Suryana, "Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam Hubungannya dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur," *Jurnal Geografi Gea*, vol. 19, no. 2, pp. 131–140, Oct. 2019, doi: 10.17509/gea.v19i2.19886.
- [18] M. S. Lubis, "Pengaruh Prasarana Transportasi Dalam Rangka Pengembangan Wilayah Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Kabupaten Deli Serdang," Universitas Sumatera Utara, 2015.
- [19] E. Rizal, "Pengaruh Prasarana Transportasi Terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat di Pulau Makasar Kota Baubau," Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Makassar, 2016.
- [20] L. Moh. N. Fajri, "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Desa," *Jurnla SIKAP (Solusi Ilmiah Kebijakan dan Administrasi Publik)*, vol. 1, no. 1, Apr. 2017.
- [21] R. Bintarto, *Interaksi desa-kota dan permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983.