

Article Type: Research Paper

Kausalitas Infrastruktur Jalan, Urbanisasi dan Kesejahteraan masyarakat di Indonesia

Dini Dwi Syafira¹, Mike Triani²

^aJurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang

Corresponding Author : adhekdwio8@gmail.com

Abstract

This study aims to determine: (1) Causality of road infrastructure and urbanization in Indonesia. (2) Causality of road infrastructure and public welfare in Indonesia. (3) Causality of urbanization and welfare in Indonesia. Type of Data: Secondary data in the form of time series. Sample and research: From 1987-2017. The method used in this research is the Vector Error Correlation Model Method. The results show that: (1) In the short term urbanization and community welfare do not contribute to the variability of road infrastructure in Indonesia. (2) In the long term, urbanization and community welfare each contribute to road infrastructure. (3) In the short term road infrastructure contributes to the variability of urbanization and the welfare of the community does not. (4) In the long run, people's welfare will contribute the most in influencing the variability of urbanization. (5) In the short term as well as in the long term, road infrastructure and urbanization contribute to the variability of the welfare of the people in Indonesia.

Keywords: Road Infrastructure, Urbanization, and Community Welfare

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (1) Kausalitas infrastruktur jalan dan urbanisasi di Indonesia. (2) Kausalitas infrastruktur jalan dan kesejahteraan masyarakat di Indonesia. (3) Kausalitas urbanisasi dan kesejahteraan di Indonesia. Jenis Data : Data Sekunder berupa *time series*. Sampel dan penelitian : Dari tahun 1987-2017. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode *Vector Error Correlation Model*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa : (1) Dalam jangka pendek urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat tidak berkontribusi terhadap variabilitas infrastruktur jalan di Indonesia. (2) Dalam jangka panjang, urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat masing-masing berkontribusi dalam infrastruktur jalan. (3) Dalam jangka pendek infrastruktur jalan berkontribusi variabilitas urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat tidak berkontribusi. (4) Dalam jangka panjang, kesejahteraan masyarakat paling berkontribusi dalam mempengaruhi variabilitas urbanisasi. (5) Dalam jangka pendek maupun dalam jangka panjang, infrastruktur jalan dan urbanisasi berkontribusi terhadap variabilitas kesejahteraan masyarakat di Indonesia.

Kata Kunci : Infrastruktur Jalan, Urbanisasi, dan Kesejahteraan Masyarakat

Kode Klasifikasi JEL : R00, H53, H41

AFFILIATION

Jurusan Ilmu
Ekonomi, Fakultas
Ekonomi, Universitas
Negeri Padang

DOI

-

KUTIPAN:

Syafira,D,D & Triani,M
Kausalitas infrastruktur
jalan, urbanisasi dan
kesejahteraan masyarakat
di Indonesia 3(2) 53-60

INFO ARTIKEL :

Diterima:

8 April 2021

Disetujui:

16 Mei 2021

Terbit Daring:

1 Juni 2021

PENDAHULUAN

Infrastruktur memiliki peran penting dalam pembangunan ekonomi, karna suatu negara dikatakan lemah apabila perekonomiannya tidak berjalan efisien. Infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Infrastruktur merupakan sistem yang dapat mendukung sistem sosial dan ekonomi yang secara sekaligus menjadi penghubung sistem lingkungan, yang mana sistem ini dapat digunakan sebagai dasar dalam mengambil kebijakan Kodoatie (2005).

Secara umum peranan infrastruktur juga dapat mengendalikan perkembangan suatu wilayah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan guna meningkatkan pendapatan penduduk desa dan memudahkan aktivitas sehari-hari. Saat ini masih banyak masyarakat yang belum bisa menikmati infrastuktur, salah satunya infrastruktur jalan di Indonesia. Ini menjadi fenomena yang seharusnya diperhatikan pemerintah karna belum meratanya pembangunan infrastruktur jalan.

Permukaan aspal mengalami peningkatan pada tahun 2013 sampai dengan tahun 2015, dan laju perkembangan panjang jalan aspal tertinggi yaitu 6,96% pada tahun 2015 juga. Hal ini memberikan dampak positif terhadap masyarakat dan memudahkan perpindahan penduduk dari desa ke kota yang fasilitasnya lebih lengkap. Kemudian pada tahun 2016 sampai dengan 2017 panjang jalan menurut jenis permukaan aspal mengalami penurunan disebabkan karna banyaknya jalan yang mengalami kerusakan dan kurang meratanya pembangunan infrastruktur oleh pemerintah.

Menurut Supriadi (2018) pembangunan infrastruktur jalan maupun perbaikan jalan di suatu daerah harus dilakukan dengan cermat dan tepat. Hal ini karena diterapkannya kebijakan desentralisasi fiskal, setiap daerah cenderung meningkatkan pembangunan jalan dengan cara menggali potensi daerah guna mengisi besarnya nilai pembangunan tersebut.

Infrastruktur jalan yang di bangun di pedesaan memberikan kontribusi positif terhadap masyarakat selain memudahkan transportasi juga meningkatkan produktivitas masyarakat. Fajri (2017) menyatakan bahwa infrastruktur memberikan pengaruh positif terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur jalan yang memadai akan mengakibatkan terjadinya pertumbuhan industri di desa maupun di kota-kota besar. Dengan adanya infrastruktur jalan, maka urbanisasi akan semakin meningkat. Urbanisasi yang dilakukan memberikan pengaruh positif yang dapat meningkatkan pendapatan, mendorong pembangunan, mengurangi jumlah pengangguran di desa dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Namun, jika urbanisasi tidak dikendalikan, maka akan menimbulkan dampak negatif. Masalah ini lah yang dihadapi indonesia dengan jumlah penduduk yang terus bertambah dan akhirnya menimbulkan fenomena yaitu urbanisasi yang berlebihan. Harahap (2013) menyatakan urbanisasi yang berlebihan akan meningkatkan angka kemiskinan, kriminalitas dan pemukiman kumuh. Dengan demikian, urbanisasi menjadi masalah serius yang harus diatasi dan diantisipasi oleh pemerintah. Salah satu isu penting yang menjadi perhatian dalam penelitian ini selain masalah infrastruktur jalan dan urbanisasi di atas adalah kesejahteraan masyarakat.

Urbanisasi mengalami peningkatan berfluktuasi dari tahun 2013 sampai tahun 2017. Laju perkembangan urbanisasi tertinggi adalah tahun 2013 yaitu 2,69%. Dan laju perkembangan urbanisasi terendah adalah pada tahun 2017 yaitu 2,43%. Hal ini disebabkan karna menurunnya jumlah urbanisasi. Urbanisasi mempunyai peranan dalam menyediakan sumber daya manusia bagi pembangunan ekonomi yang diukur dari Produk Domestik Regional Bruto (Prasodjo 2018).

Tingkat pendapatan perkapita terendah terjadi pada tahun 2014 yaitu sebesar 3,63 %. Sedangkan pendapatan perkapita tertinggi terjadi pada tahun 2014 yaitu sebesar yaitu 4,15%. Tingkat kesejahteraan masyarakat bisa diukur dengan kenaikan PDRB perkapita. PDRB perkapita dihitung dengan membagi PDRB terhadap jumlah masyarakat pada pertengahan tahun. Darmayanti and Rustariyuni (2019) menyatakan bahwa apabila

pertumbuhan pendapatan perkapita tinggi maka terdapat lebih banyak pekerjaan yang lebih baik dan tingkat pendapatan yang lebih tinggi.

Pembangunan infrastruktur jalan, jumlah urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat saling mempengaruhi satu sama lainnya dan saling berkorelasi. Meratanya pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia akan meningkatkan jumlah urbanisasi. Hal ini tentu memperhatikan kondisi infrastruktur jalan juga. Pada saat pembangunan infrastruktur jalan di tingkatkan maka jumlah urbanisasi akan meningkat di Indonesia. Urbanisasi secara langsung dan tidak langsung akan memberi dampak terhadap kesejahteraan masyarakat di Indonesia.

Akan tetapi, di dalam penelitian terdahulu yang telah dijelaskan, tidak ada penelitian yang mengkaji bagaimana kausalitas antara infrastruktur jalan, urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat. Penelitian ini dilakukan karena ingin melihat kausalitas antara infrastruktur jalan, urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, penulis mengambil judul “**Kausalitas Infrastruktur Jalan, Urbanisasi dan Kesejahteraan Masyarakat di Indonesia**”.

TINJAUAN LITERATUR

1. Hubungan Infrastruktur Jalan dengan Urbanisasi

Hubungan urbanisasi dengan infrastruktur jalan adalah signifikan. Urbanisasi yang tidak dikelola dengan baik memberikan tekanan pada kemacetan, polusi, daerah kumuh serta pemukiman dan infrastruktur jalan (Tambani, Sangkertadi, and Sela 2018). Arus urbanisasi yang tidak terkendali ini dianggap merusak strategi rencana pembangunan kota dan menghisap fasilitas perkotaan di luar kemampuan pengendalian pemerintah kota. Beberapa akibat negatif tersebut akan meningkat pada masalah kriminalitas yang bertambah dan turunnya tingkat kesejahteraan (Harahap 2013).

2. Hubungan Infrastruktur Jalan dengan Kesejahteraan Masyarakat

Infrastruktur jalan dengan kesejahteraan masyarakat memiliki hubungan yang positif. Dengan adanya pembangunan prasarana jalan, masyarakat dapat menggunakan jalan tersebut dengan berbagai kebutuhan yang mereka perlukan, seperti malakukan mobilitas, pemasaran hasil pertaniannya, mengangkut hasil pertanian agar lebih mudah dan lain-lain (Fajri 2017).

(Awandari and Indrajaya 2012) juga menyatakan bahwa infrastruktur jalan dengan kesejahteraan masyarakat memiliki hubungan positif. Suatu pembangunan infrastruktur memiliki keterkaitan dengan penyerapan tenaga kerja, serta memiliki peran penting di suatu daerah dalam memperlancar kegiatan ekonomi dan kemakmuran masyarakat.

3. Hubungan Urbanisasi dengan Kesejahteraan Masyarakat

Urbanisasi sejatinya merupakan suatu proses perubahan yang wajar dalam upaya meningkatkan kesejahteraan penduduk atau masyarakat (Harahap 2013). Sebaliknya, adanya urbanisasi yang berlebihan telah menimbulkan berbagai masalah di Indonesia. Tidak hanya menimbulkan masalah di kota yang dituju, namun juga menimbulkan masalah di desa yang ditinggalkan. Salah satu masalah yang akan timbul di kota yaitu adanya pemukiman kumuh dan kriminalitas, sedangkan masalah yang timbul di desa yaitu berkurangnya sumber daya manusia karna terlalu banyak urbanisasi dan desa tidak mengalami perkembangan (Ischak 2001).

METODE PENELITIAN

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sekunder yang berasal dari BPS dan World Bank. Data dalam penelitian ini dimulai dari tahun 1987 hingga tahun 2017 menggunakan data time series selama 30 tahun. Penelitian ini menggunakan metode VECM (Vector Error

Correction Model) melalui analisis kausalitas granger, Impulse Response Function (IRF) dan Forecast Error Variance Decomposition (FEVD) untuk melihat respon variabilitas variabel tertentu akibat dari adanya shock variabel endogen lainnya. Variabel dalam penelitian ini adalah infrastruktur jalan, urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat.

$$IJ_t = \sum_{i=0}^n \beta_i IJ_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i UB_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i KM_{t-i} + U1_t \dots \dots (3.1)$$

$$UB_t = \sum_{i=0}^n \beta_i UB_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i IJ_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i KM_{t-i} + U2_t \dots \dots (3.2)$$

$$KM_t = \sum_{i=0}^n \beta_i KM_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i IJ_{t-i} + \sum_{i=0}^n \beta_i UB_{t-i} + U3_t \dots \dots (3.3)$$

Keterangan :

- IJ : Infrastruktur Jalan
 UB : Urbanisasi
 KM : Kesejahteraan Masyarakat
 U : *Error term*
 β_i : Koefisien regresi

Definisi Operasional

Tabel 1.1 Definisi operasional infrastruktur jalana, urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat

Variabel	Definisi
Infrastruktur Jalan	Infrastruktur jalan merupakan sarana yang digunakan oleh masyarakat berpindah tempat dari desa ke kota. Variabel ini diukur dengan panjang jalan menurut jenis permukaan dengan satuan (Km) yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik di Indonesia Tahun 1987-2017.
Urbanisasi	Urbanisasi adalah penduduk desa yang melakukan perpindahan tempat tinggal dari desa ke kota yang fasilitasnya lebih lengkap. Variabel ini diukur dengan jumlah masyarakat yang melakukan perpindahan tempat tinggal di Indonesia dalam satuan orang yang diperoleh dari World Bank tahun 1987-2017.
Kesejahteraan Masyarakat	Kesejahteraan masyarakat adalah terdapatnya banyak pekerja yang lebih baik dan tingkat pendapatan yang lebih tinggi. Variabel ini diukur dengan pendapatan perkapita yang diperoleh dari World Bank tahun 1987-2017.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil FEVD

Uji ini dilakukan untuk melihat respon variabilitas suatu variabel akibat dari adanya shock dari variabel lain.

Variance Decomposition of D(ASP,1):				
Period	S.E.	D(ASP,1)	D(URB,1)	D(PP,1)
1	43349.20	100.0000	0.000000	0.000000
2	45435.74	91.79763	2.193691	6.008683
3	51142.31	77.29008	3.274352	19.43557
4	55467.14	75.16971	3.020550	21.80974
5	60513.26	71.67680	2.550093	25.77310
6	62086.69	72.91169	2.511462	24.57685
7	66608.80	67.15146	2.709408	30.13914
8	71309.10	67.02594	2.365716	30.60834
9	72998.80	66.96263	2.280106	30.75727
10	74521.80	68.08139	2.354557	29.56405

Variance Decomposition of D(URB,1):				
Period	S.E.	D(ASP,1)	D(URB,1)	D(PP,1)
1	871.5930	14.51673	85.48327	0.000000
2	973.8931	11.96772	87.98750	0.044777
3	1124.738	12.67006	73.59474	13.73521
4	2953.956	3.140568	21.96789	74.89154
5	3162.805	5.218757	26.91348	67.86776
6	3215.928	6.045530	27.55891	66.39556
7	3269.982	6.044662	29.08965	64.86568
8	3342.777	5.784732	30.99324	63.22203
9	3454.962	5.718300	32.42987	61.85183
10	3591.436	5.455471	33.08523	61.45930

Variance Decomposition of D(PP,1):				
Period	S.E.	D(ASP,1)	D(URB,1)	D(PP,1)
1	52279.48	3.192691	7.788619	89.01869
2	57316.68	7.820391	6.649952	85.52966
3	58612.82	7.491276	7.727804	84.78092
4	58875.99	7.967158	7.824692	84.20815
5	59028.68	8.091695	8.127995	83.78031
6	59385.00	8.166503	8.192614	83.64088

7	59703.04	8.082043	8.240048	83.67791
8	59997.34	8.004259	8.431310	83.56443
9	60147.84	8.017616	8.444139	83.53824
10	60172.96	8.011926	8.438081	83.54999

Sumber : Hasil Pengolahan Data dengan Eviews 8

Respon Infrastruktur Jalan akibat dari adanya Shock Urbanisasi dan Kesejahteraan Masyarakat di Indonesia

Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa sepanjang 10 periode pengamatan, ternyata variabel infrastruktur jalan (aspal) itu sendiri yang cenderung memberi kontribusi rata-rata paling besar terhadap perkembangan (pergerakan) variabel infrastruktur jalan. Selain itu kontribusi *shock* urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat terhadap variabilitas infrastruktur jalan pada awalnya adalah sebesar 0,00 persen. Hal ini berarti bahwa dalam jangka pendek tinggi atau rendahnya jumlah urbanisasi dan kesejahteraan masyarakat tidak mempengaruhi pergerakan infrastruktur jalan di Indonesia.

Dalam jangka panjang, variabilitas infrastruktur jalan dikontribusi sebesar 29,56 persen oleh kesejahteraan masyarakat lebih besar dibandingkan kontribusi *shock* urbanisasi yang hanya sebesar 2,35 persen. Artinya dalam jangka panjang, apabila terjadi peningkatan terhadap kesejahteraan masyarakat maka akan meningkatkan infrastruktur jalan di Indonesia, dikarenakan apabila terjadi peningkatan urbanisasi maka akan mengakibatkan peningkatan terhadap kesejahteraan masyarakat di Indonesia. Hal ini dikarenakan terjadinya pemerataan penduduk di Indonesia.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan (2014) yang menyatakan infrastruktur jalan (aspal) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan besaran koefisien sebesar 0,339 dengan *p* value 0,4% atau signifikan. Menurut penelitian Amri (2014), menyatakan infrastruktur jalan yang diukur dengan panjang jalan berpengaruh positif terhadap pendapatan perkapita pada provinsi di Sumatera. Hal ini berarti terdapat hubungan searah antara infrastruktur jalan dengan pendapatan perkapita. Sebaliknya, tingkat kepadatan penduduk berpengaruh negatif terhadap pendapatan perkapita.

Respon Urbanisasi akibat dari adanya Shock Infrastruktur jalan dan Kesejahteraan Masyarakat di Indonesia

Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa variabilitas urbanisasi lebih dipengaruhi oleh guncangan dirinya sendiri sebesar 85,48 persen kemudian terus menurun hingga 33,08 persen dalam jangka panjang. *Shock* infrastruktur jalan dalam jangka pendek direspon oleh urbanisasi sebesar 14,51 persen dan kesejahteraan masyarakat dalam jangka pendek tidak direspon oleh urbanisasi awalnya karena tidak memberikan kontribusi. Sedangkan dalam jangka panjang infrastruktur jalan hanya memberikan kontribusi sebesar 5,45 dan kesejahteraan masyarakat yang memberikan kontribusi lebih banyak dalam jangka panjang sebesar 61,45 persen. Artinya infrastruktur jalan tidak memberikan hubungan yang signifikan terhadap urbanisasi sedangkan kesejahteraan masyarakat memberikan hubungan yang positif.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Haryono (1999), yang mengemukakan dampak urbanisasi dalam kesejahteraan masyarakat. *Pertama*,

meningkatkan pedapatan yang sebagian digunakan untuk membangun rumah di desa. *Kedua*, memiliki kemampuan untuk menginvestasikan kelebihan penghasilannya dalam bentuk sawah dan pekarangan di desa. *Keitga*, keberhasilan meningkatkan penghasilan ini juga berdampak pada perbaikan fasilitas umum yang pembiayaannya dilakukan secara swadaya.

Respon Kesejahteraan Masyarakat akibat dari adanya *Shock* Infrastruktur Jalan dan Urbanisasi di Indonesia

Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa variabilitas kesejahteraan masyarakat di Indonesia lebih dipengaruhi oleh guncangan dirinya sendiri baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Selain oleh dirinya sendiri, kesejahteraan masyarakat dikontribusi terbesar oleh urbanisasi yaitu sebesar 8,43 persen dalam jangka panjang. Sedangkan infrastruktur jalan memberikan kontribusi terhadap kesejahteraan masyarakat sebesar 8,01 persen. Artinya apabila terjadi peningkatan pada urbanisasi dan infrastruktur jalan, maka akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Indonesia dalam jangka panjang karna sama sama memiliki hubungan yang searah.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Saputri (2018) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat. Apabila infrastruktur jalan terus diperbaiki maka kesejahteraan masyarakat akan mengalami kenaikan dan semakin membaik atau terpenuhi. Begitupun dengan hasil penelitian A.M (2018), yang menyatakan bahwa peningkatan pendapatan dari hasil regresi menjelaskan bahwa urbanisasi akan meningkat. Implikasinya bahwa tingkat pendapatan merupakan faktor yang penting untuk menarik masyarakat untuk melakukan urbanisasi.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang telah dijelaskan di bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa : (1) Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa sepanjang 10 periode pengamatan, ternyata variabel infrastruktur jalan (aspal) itu sendiri yang cenderung memberi kontribusi rata-rata paling besar terhadap perkembangan (pergerakan) variabel infrastruktur jalan. (2) Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa variabilitas urbanisasi lebih dipengaruhi oleh guncangan dirinya sendiri sebesar 85,48 persen kemudian terus menurun hingga 33,08 persen dalam jangka panjang. Artinya infrastruktur jalan tidak memberikan hubungan yang signifikan terhadap urbanisasi sedangkan kesejahteraan masyarakat memberikan hubungan yang positif. (3) Berdasarkan hasil *variance decomposition* menunjukkan bahwa variabilitas kesejahteraan masyarakat di Indonesia lebih dipengaruhi oleh guncangan dirinya sendiri baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Selain oleh dirinya sendiri, kesejahteraan masyarakat dikontribusi terbesar oleh urbanisasi yaitu sebesar 8,43 persen dalam jangka panjang.

DAFTAR PUSTAKA

- A.M, Fazaalloh. 2018. "Urbanisasi , Industrialisasi , Pendapatan , Dan Pendidikan Di Indonesia." *Habitus J. Pendidikan, Sosiologi, dan Antropol.* 1(July): 57–72.
- Anwar, Aminuddin. 2017. "Peran Modal Manusia Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional Di Jawa." *Jurnal Economia* 13(1): 79.
- Awandari, Luh Putu Putri, and I Gst Bgs Indrajaya. 2012. "Pengaruh Infrastruktur, Investasi, Dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Kesempatan Kerja." : 1435–62.

- Belloumi, Mounir. 2015. "Investigating The Causal Relationship Between Transport Infrastructure , Transport Energy Consumption And Economic Growth In Tunisia." (October).
- Darmayanti, Luh Dita, and Surya Dewi Rustariyuni. 2019. "Pengaruh Pendapatan Per Kapita, Pengeluaran Pemerintah Bidang Pendidikan Dan Kesehatan Terhadap AHH Provinsi Bali." *Jurnal Ekonomi Pembangunan* 8(2): 125–241.
- Diajukan, Skripsi et al. 2018. "MUHAMMAD EFENDI JURUSAN ILMU EKONOMI."
- Engineer, Merwan, Ian King, and Nilanjana Roy. 2014. "The Human Development Index As a Criterion For Optimal Planning." (February 2008).
- Fajri, Moh Nazar. 2017. "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Desa." 1(April): 11–22.
- Hapsari, Tunjung. 2011. "Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia."
- Harahap, Fitri Ramdhani. 2013. "Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia." I(1): 35–45.
- Haryono, Tri Joko S. 1999. "Dampak Urbanisasi Terhadap Masyarakat Di Daerah Asal." (4): 67–78.
- Ischak. 2001. "Urbanisasi Dan Dampaknya Terhadap Lingkungan."
- Kurniawan, D. A. 2014. "Peran Transportasi Jalan Dalam Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat." : 1–10.
- Lulus, Rr, Prapti Nss, and Edy Suryawardana. 2015. "Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang."
- Nurjanti, Mimik, Dedi Budiman Hakim, and Sri Multasih. 2013. "Analisis Dampak Infrastruktur Transportasi Dan Teknologi Informasi Komunikasi Terhadap Nilai Tukar Perdagangan Di ASEAN Dan Asia Timur." 2(1).
- Prasodjo, Iwan. 2018. "Dampak Urbanisasi Bagi Pembangunan Manusia 2010-2016 Studi Kasus : Jakarta , Surabaya Dan Medan." XXIII(03): 305–18.
- Putri, Siska Demi, Ali Anis, and Mike Triani. 2019. "Pengaruh Ketenagakerjaan, Pengeluaran Pemerintah Dan Infrastruktur Ekonomi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Di Indonesia." 1: 739–50.
- R. Ihsan, H. Aimon, A. Satrianto. 2018. "Analisis Kausalitas Inflasi, Ketimpangan Pendapatan, Dan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia." 1(September): 701–11.
- Sagala, Zupi Andriyani. 2019. "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Dan Sumber Daya Alam Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Di Kabupaten Labuhanbatu Utara."
- Saputri, Desti. 2018. "Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Dan Kesejahteraan Masyarakat Di Bantara Sungai Ngrowo Di Desa Panggungrejo, Kutoanyar, Dan Tretek Kabupaten Tulungagung."
- Satrianto, Alpon. 2017. "Kebijakan Fiskal, Moneter Dan Neraca Pembayaran Di Indonesia : Suatu Kajian Efektifitas." 1(2).
- Setiadi, Hafid. 1995. "Politik Ekonomi, Pasar Tenaga Kerja, Dan Dinamika Urbanisasi."
- Supriadi, Ayudhita Rifaayani. 2018. "Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi."
- Tambani, Jessica, Sangkertadi, and Rieneke L.E. Sela. 2018. "Kajian Pengaruh Urban Sprawl Terhadap Perkembangan Infrastruktur Di Kecamatan Mapanget." 15(1): 71–89.
- "UU No 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial." 2009.
- W, Hana Raghdsifa A, Hasdi Aimon, and Mike Triani. 2018. "Kausalitas Infrastruktur Transportasi , Foreign Direct Investment (FDI) Dan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia." 1(September): 659–72.
- Warsilan, and Akhmad Noor. 2015. "Peranan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Implikasi Pada Kebijakan Pembangunan Di Kota Samarinda." 31(2): 359–66.
- Widiawaty, Millary Agung. 2018. "Faktor-Faktor Urbanisasi Di Indonesia." : 1–10.