

Pembangunan Infrastruktur Dan Pemerataan Ekonomi Di Indonesia

Muhammad Fakhrrur Rodzi

Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD”

rodzibima@gmail.com**Abstrak**

Pembangunan dalam suatu negara merupakan hal layak untuk kemajuan ekonomi. Khususnya pembangunan infrastruktur dapat memperlancar mobilisasi maupun distribusi barang serta jasa, sehingga kegiatan ekonomi masyarakat dan pertumbuhan ekonomi dapat berlangsung. Namun demikian pelaksanaan pembangunan infrastruktur dan hasilnya belum sebagaimana yang diharapkan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan belum merata di seluruh wilayah Indonesia. Ketimpangan ekonomi masih dirasakan, dan praktik pembangunan infrastruktur tidak sesuai dengan nilai ekonomi Pancasila yang berdasarkan nilai-nilai ajaran di dalamnya. Belum adanya keseimbangan pembangunan infrastruktur dan pembangunan sumberdaya manusia, maka pembangunan yang dilaksanakan lebih pada praktik liberalisasi ekonomi yang didominasi oleh kelompok pemilik kekuasaan dan pemilik modal.

Kata kunci : Pembangunan, infrastruktur, pemerataan, ekonomi.**Abstract**

Development in a country is feasible for economic progress. In particular, infrastructure development can facilitate the mobilization and distribution of goods and services, so that community economic activities and economic growth can take place. However, the implementation of infrastructure development and the results have not been as expected. The research results showed that the infrastructure development that had been carried out, had not been evenly distributed throughout Indonesia. Economic inequality was still felt, and the practice of infrastructure development was not in accordance with the economic values of Pancasila based on the values of the teachings in it. There was no balance between infrastructure development and human resource development, so the development carried out was more based on the practice of economic liberalization which was dominated by groups of power owners and capital owners.

Keywords: Development, infrastructure, equality, economy.**Informasi Artikel:**

Diterima: Oktober 2023 Direvisi November 2023 Diterbitkan Desember 2023

PENDAHULUAN

Setiap negara berupaya melakukan pembangunan dalam upaya memperlancar kegiatan dan akses ekonomi masyarakat, tidak terkecuali Indonesia. Adapun tujuan dasar pembangunan nasional adalah menciptakan kesejahteraan bagi seluruh masyarakatnya. Berkaitan dengan hal tersebut, pembangunan yang dilaksanakan saat ini adalah sebuah upaya untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi . sebagaimana dinyatakan Maryati dkk dalam Fitri Kartiasih (2019). Khususnya pembangunan infrastruktur yang diharapkan dapat memperlancar mobilisasi maupun distribusi barang serta jasa sehingga memperlancar kegiatan ekonomi masyarakat serta melangsungkan pertumbuhan ekonomi.

Badan Pusat Statistik tahun 2019 menyampaikan data bahwa pendapatan perkapita sebesar \$ 4.174,9 dan menurut World Bank Indonesia termasuk negara yang berpendapatan meningkat namun belum

bermakna , sehingga digolongkan sebagai negara berkembang.

Ditinjau dari perkembangan pembangunan infrastruktur maupun ekonomi di Indonesia pada 15 tahun terakhir mengalami kemajuan, berdasarkan data yang dirilis World Bank menunjukkan angka rasio 0,28% dibandingkan dengan tahun 2020 sebesar 0,38% (Intan Suswita dkk, 2020). Dari data tersebut dapat diketahui bahwa potensi ekonomi Indonesia sangat rendah dan diperlukan pembangunan ekonomi untuk membawa Indonesia dalam perekonomian yang maju . Akan tetapi realitas menunjukkan bahwa pembangunan yang selama ini dilakukan oleh pemerintah tidak berjalan dengan mulus dan dirasa masih terjadi gap atau kesenjangan . Untuk menghindari gap maka pembangunan dilakukan sebagai upaya tidak terjadinya ketimpangan ekonomi (Kurniawan, 2022).

Salah satu indikator keberhasilan dari pembangunan ekonomi secara nasional dalam suatu negara yakni terjadinya pertumbuhan ekonomi secara signifikan (Brilyawan Kristian, 2021).

Data kementerian PUPR hingga Juli 2023 progress fisik pelaksanaan anggaran di Direktorat Jenderal Bina Marga pada TA 2023 telah mencapai 29,04%. Sementara, progress keuangan pada TA 2023 sebesar Rp14,75 triliun atau 26,08% dari pagu anggaran sebesar Rp56 triliun. Adapun realisasi belanja infrastruktur dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) justru mengalami penurunan, nilainya sebesar Rp59,7 triliun pada April 2023, merosot 2,4% dari periode yang sama tahun sebelumnya (*year-on-year/yoy*) yang sempat mencapai Rp 61,1 triliun pada April 2022.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka bagaimana keterkaitan pembangunan infrastruktur yang merata dan

interkoneksi terhadap satu wilayah dengan wilayah lainnya. Apakah proses pembangunan infrastruktur disetiap daerah juga berkaitan dengan sektor ekonomi pada setiap wilayah di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Dalam kajian pembangunan infrastruktur ini penulis menggunakan metode studi *literatur review*. Literatur review adalah penjelasan mengenai teori, temuan, dan sumber-sumber penelitian lain yang diambil dari referensi untuk menjadi dasar dalam melakukan penelitian. Penggunaan literatur review yang dikumpulkan oleh penulis yakni, dari dokumen, jurnal, berita atau informasi lainnya yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur dan pemerataan ekonomi di Indonesia. Menurut Martin (1997) dalam Fatmawati dan Syafitri (2015) menempatkan hasil temuan dari penelitian-penelitian terdahulu dalam konteks berbagai temuan yang baru saja ditemukan, namun, hal ini tidak berarti melakukan konfirmasi secara

mendalam terhadap hasil-hasil temuan penelitian terdahulu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia bahwa infrastruktur merupakan kesediaan sarana dan prasarana yang utama dalam suatu wilayah atau negara tertentu. Tujuan utama dengan adanya infrastruktur mempercepat pembangunan ekonomi nasional. Sebagaimana Wadana dan Priyanto (2021) menyebutkan bahwa infrastruktur itu terbagi menjadi 7 yakni : 1). Infrastruktur distribusi dan energi; 2). Infrastruktur pengelolaan limbah,3). Infrastruktur pengairan seperti pengairan air sungai pembuangan air saluran pipa air ;4).Infrastruktur pelayanan transportasi seperti pelabuhan bandara Terminal stasiun,5). Infrastruktur bangunan; 6). Infrastruktur transportasi seperti Jembatan jalan raya dan gang, 7). Infrastruktur komunikasi misalnya penyediaan jaringan internet.

Dengan penyediaan infrastruktur , masyarakat lebih mudah melakukan kegiatan ekonominya, sehingga dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di dalam negara. Selain itu infrastruktur yang memadai akan mempermudah akses mobilisasi masyarakat dalam suatu negara. Hal tersebut sebagai rangkaian proses yang sangat fundamental dilakukan oleh negara atau pemerintah untuk mempermudah produksi masyarakat pada sektor industry, pertanian, perdagangan dan lainnya sebagai penunjang kecepatan pendistribusian dan efisiensi yang dirasakan oleh masyarakat.

Bagaimanakah realitas praktik pembangunan infrastruktur dan pemerataan pembangunan keterkaitannya dengan praktek ekonomi . Beberapa hal dapat ditinjau dengan kajian berikut ini.

Pembangunan infrastruktur dan pemerataan ekonomi di Indonesia

Setiap negara menginginkan kemajuan, dan pertumbuhan ekonomi, maka akses mobilitas dalam distribusi barang maupun jasa masyarakat sangat diperhatikan. Hal tersebut dibutuhkan infrastruktur yang memadai. Pembangunan infrastruktur akan berdampak terhadap peningkatan produk domestik dan menyerap tenaga kerja. Sebagaimana pernyataan Kurniawan (2022) bahwa tersedianya infrastruktur dapat meningkatkan PDRB dan pertumbuhan dalam wilayah. Sebagai contoh kesediaan air jaringan irigasi di sector pertanian.

Namun demikian, masih terdapatnya ketimpangan pendapatan yang dirasakan masyarakat di suatu wilayah, penyebabnya antara lain kegiatan ekonominya terjadi diluar pusat pertumbuhan ekonomi. Kondisi tersebut berkaitan dengan ketersediaan jaringan jalan yang terbatas, sehingga bila dilakukan pembangunan infrastruktur berupa jalan dapat membuka dan menumbuhkan kegiatan

ekonomi di daerah-daerah terisolasi (Weya & Lubis, 2022).

Pembangunan infrastruktur dan ketimpangan ekonomi .

Pembangunan infrastruktur di Indonesia, berdasar data Kementrian PUPR bahwa sejak tahun 2014 sampai tahun 2023 pemerintah telah membangun sekitar 1640 jalan tol yang panjangnya mencapai 4.600 km. Kemudian membangun 15 bandara dan 124 pelabuhan, sebanyak 22 bendungan dan dalam proses pengerjaan sebanyak 65 bendungan pada tahun 2024 (Kementrian PUPR).

Jika dilihat dari data Kementrian PUPR tersebut, dapat diketahui bahwa pembangunan infrastruktur fisik memperlancar kegiatan dan aktivitas ekonomi dan mobilisasi barang dan jasa . Ditinjau dari sisi negara kesejahteraan, hadirnya negara dalam pembangunan infrastruktur sebagai upaya untuk menyediakan sarana dan prasarana guna memperlancar seluruh akses

dan kegiatan masyarakatnya. Oleh karena itu pembangunan yang berkeadilan, pemerataan dan dirasakan oleh semua warga negara merupakan kewajiban negara untuk mewujudkannya. Selain itu pembangunan juga harus berdasarkan kenyamanan lingkungan, keamanan, dan mempertimbangkan aspek keadilan tanpa merusak apapun hasilnya nanti. Menurut Sukmanto (2017) , kondisi pembangunan harus diperoleh hasil yang proporsional atau keseimbangan dan bisa dirasakan oleh semua orang.

Hasil studi Sukmanto (2017) berlawanan dengan hasil studi Sugiyanto (2020), yang menunjukkan, bahwa dampak social ekonomi dari pembangunan jalan tol di pulau Jawa belum menunjukkan keadilan yang proporsional, karena belum dirasakan seluruh warga dan masyarakat, khususnya masyarakat ekonomi ke bawah.

Demikian pula ditinjau dari lokasi pembangunan infrastuktur menunjukkan bahwa pembangunan yang telah dilakukan sebagian besar di area Jawa sentris dan Indonesia di bagian barat. Hal ini dikaitkan dengan pandangan salah satu tokoh ekonomi politik yang juga mantan wakil Presiden Republik Indonesia (Budiono) yang menyatakan bahwa pembangunan jaringan infrastruktur tidak hanya dirasakan pada wilayah ekonomi akan tetapi pembangunan infrastruktur haruslah merata dan terintegrasi dengan wilayah-wilayah yang lain yang ada di negara Indonesia. Pembangunan tidak boleh terjadi ketimpangan haruslah pemerataan secara ekonomi , dan sektor ekonomi di setiap daerah haruslah berintegritas guna memperlancar dan pemerataan pendapatan masyarakat secara nasional. Lebih lanjut Budiono menyatakan bahwa pembangunan ekonomi tidak hanya berpatok pada tingkat pertumbuhan namun juga pada peningkatan

kualitas sumber daya manusia, (Rohannisa, 2020).

Apakah pembangunan infrastruktur di Indonesia sudah merata. bagian dari pemerataan pembangunan. Apabila ditinjau dari pembangunan jalan tol pembangunan akses bandara, bendungan dan lain sebagainya adalah bentuk pembangunan fisik yang mempermudah mobilisasi massa dalam melakukan kegiatan dan aktivitas masyarakat. Persoalan dan realitas yang terjadi bahwa pembangunan infrastruktur saja yang dilakukan tanpa dibarengi dengan pembangunan sumber daya manusia yang merata terkait dengan karakter dari manusia itu sendiri. Pembangunan fisik yang telah dikerjakan jalan tol dengan panjang 4000 km yang dibangun di seluruh wilayah Indonesia, dan pembangunan fisik non tol (jembatan, jalan desa, dan lainnya) sepanjang 1,7 juta meter dengan menggunakan anggaran pendapatan belanja negara (APBN) sebesar 391,7 triliun dengan realisasi 70 % pembangun

fisik sudah beroperasi (setkab.go.id). Adapun pembangunan manusia, berdasarkan data dari badan pusat statistik (BPS) tahun 2014-2021 rata-rata indeks pembangunan manusia (0,48 poin) setiap tahunnya. Artinya dengan data diatas maka pemerintahan memfokuskan pada pembangunan fisik dibandingkan dengan pembangunan non fisik atau membangun kapasitas sumberdaya manusia.

Implementasi Ekonomi Pancasila dalam Pembangunan Infrastruktur

Aspek pembangunan dalam suatu negara merupakan suatu hal yang lazim dilakukan untuk mempercepat kemajuan suatu bangsa dalam hal sosial ekonomi dan lain sebagainya. Pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah merupakan pembangunan fisik maupun non fisik dengan tujuan meningkatkan perekonomian dalam suatu bangsa (Brilyawan Kristian, 2021). Pembangunan fisik yang dilakukan oleh pemerintah juga terkait dengan jalan Raya

Jalan Tol bendungan jembatan dan lain sebagainya. Sistem yang dilakukan dalam membangun ini untuk meningkatkan produktivitas bisnis dan layanan publik dan layanan infrastruktur .

Pada tahun 2017-2018 berdasarkan data yang didapatkan dari World Economic Forum (WEF) bahwa Indonesia mendapatkan peringkat ke-25 negara dalam kategori pembangunan infrastruktur (Sukmana, 2017).

Kementerian keuangan Republik Indonesia juga menganggarkan dalam APBN pada tahun 2021 sebesar Rp. 413,8 trillun yang diarahkan untuk pembangunan sarana kesehatan masyarakat dan penyediaan kebutuhan dasar untuk meningkatkan sistem kesehatan nasional, penguatan infrastruktur digital dan efisiensi logistik infrastruktur padat karya yang mendukung Kawasan Industri sebagai penyelesaian kegiatan pos 2020 yang tertunda (Kemenkeu.go.id , 2021) .

Pembangunan fisik seharusnya dibarengi dengan pembangunan non fisik

yaitu pemberdayaan dan upaya penguatan kapasitas sumber daya manusia dalam suatu negara untuk bisa menciptakan daya saing yang tinggi dan bisa berkompetisi dalam hal sosial maupun ekonomi. Menurut Budiono bahwa dalam suatu pembangunan tidak boleh didominasi oleh eksekutif maupun Legislatif dalam hal mengambil langkah satu kebijakan yang dikeluarkan dalam proses pembangunan. Pembangunan ekonomi yang kuat dalam suatu negara juga dibarengi dengan penguatan kapasitas sumber daya manusia yang mumpuni yang bagus dan berkualitas (Ismatullah & Mahendra, 2021).

Pembangunan fisik jalan tol sarana dan prasarana yang lainnya merupakan salah satu karakter ekonomi liberal yang di mana yang berkompetisi di pasar bebas adalah individu yang mempunyai modal yang kuat. Dengan pembangunan yang telah dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan pemerataan pembangunan secara nasional di seluruh wilayah Indonesia. Namun demikian melihat

catatan dan analisis dan realitas yang terjadi pada pembangunan, hanya dilakukan pada beberapa sentral area kawasan atau wilayah tertentu saja itu pun berdampak tidak dirasakan langsung oleh seluruh masyarakat Indonesia. Misalnya pembangunan jalan tol hanya dirasakan oleh masyarakat yang ekonominya kelas menengah yang mempunyai kendaraan agar bisa berkendara di jalan tol. Pembangunan secara fisik ini menurut penulis tidak berdampak secara esensial dan tidak efektif dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia.

Berdasarkan pemikiran Budiono yang menyatakan bahwa pembangunan harus berintegrasi dan pembangunan tidak hanya dilakukan pembangunan fisik semata tapi dibarengi dengan pembangunan non fisik yaitu peningkatan kapasitas sumber daya manusia yang ada di suatu wilayah atau suatu negara seperti Indonesia saat ini (Fitrih Kartiasih, 2019).

Pemikiran ekonomi Pancasila juga digagas oleh akademisi dari Universitas Gadjah Mada, ekonomi Pancasila yang dimaksud juga adalah sebagai ekonomi yang mengamalkan nilai-nilai ada dalam Pancasila mulai dari sila pertama sampai dengan sila ke-5. Pembangunan yang berskala dan bernilai dengan ekonomi Pancasila yang dimaksudkan adalah pembangunan yang dilakukan demi kesejahteraan masyarakat Indonesia dan dirasakan manfaatnya oleh seluruh rakyat Indonesia (Kurniawan, 2022).

Pembangunan infrastruktur yang baik juga jika dilihat dari sisi praktek ekonomi Pancasila haruslah melihat aspek keadilan, misalnya pembebasan lahan untuk pembuatan pembangunan infrastruktur harus melibatkan partisipasi masyarakat. Tanah yang dijadikan atau lahan yang diambil alih untuk pembangunan infrastruktur haruslah dibayar dengan nilai dan harga yang sesuai dengan standar dan bisa dirasakan manfaat atau

untungnya oleh masyarakat pemilik tanah (Brilyawan Kristian, 2021).

Dintinjau dari sisi lingkungan, dampak yang ditimbulkan dengan pembangunan infrastruktur oleh pemerintah tanpa merusak lingkungan sehingga pembangunan dapat dilakukan secara berkelanjutan dan dirasakan dampaknya oleh orang banyak dan tidak merugikan orang banyak. Akan tetapi realitas yang terjadi dalam pembangunan belum berdasarkan asas ekonomi Pancasila, pembangunan yang Jawa sentris dan wilayah Indonesia bagian barat menjadikan ketimpangan dan disparitas ekonomi sosial dan budaya maupun politik dirasakan oleh masyarakat di luar Pulau Jawa, Apalagi laju pertumbuhan ekonomi tidak merata di seluruh Indonesia .

Kawasan barat masih terjadinya dominasi dan penguasaan elit maupun kelompok yang mempunyai kemampuan ekonomi secara finansial yang sangat kuat

mendominasi dalam pembangunan di Indonesia.

Jika dikaitkan dengan proses politik lewat *good governance* . Bagaimana peran swasta maupun pasar sehingga mendominasi dalam laju pertumbuhan ekonomi maupun pembangunan yang ada di Indonesia . Penulis melihat bahwa pembangunan merupakan salah satu indikator dalam negara kesejahteraan.

Dalam suatu negara pembangunan hanya di sentralkan pada satu pusat wilayah tertentu, dan wilayah yang lain masih terjadi ketimpangan dan gap yang sangat besar dalam masalah ekonomi sosial budaya politik dan lain sebagainya maka negara kesejahteraan merupakan suatu mustahil yang akan dicita-citakan dan diharapkan bersama (Batubara dkk, 2021). Seharusnya ekonomi Pancasila dipraktikkan dalam pembangunan infrastruktur secara fisik guna pemerataan pembangunan maupun ekonomi di seluruh wilayah yang ada di Indonesia juga

pemerataan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi di setiap wilayah itu terjadi kesamaan proses kemajuannya tanpa adanya disparitas atau kesenjangan dari satu wilayah dengan wilayah yang lain (Emil Salim, 2021).

Praktek ekonomi pancasila belum sepenuhnya dirasakan dalam impleentasinya oleh masyarakat di Indonesia. Hal ini dikarenakan sentral dan keseimbangan kekuasaan belum terbagi dengan baik, dominasi kekuasaan eksekutif maupun legislatif dalam pengambil keputusan kebijakan public dan lainnya (Budiono, 2014).

SIMPULAN

Pembangunan infrastruktur merupakan upaya untuk mempercepat dan memperlancar mobilitas perekonomian masyarakat baik itu pengadaan barang dan jasa guna meningkatkan pertumbuhan dan pendapatan masyarakat.

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa pembangunan

infrastruktur belum merata di seluruh wilayah Indonesia dan masih terjadi ketimpangan. Praktik ekonomi dalam pembangunan infrastruktur lebih kearah praktiik ekonomi liberal , sedangkan ekonomi Pancasila belum dipraktikkan dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur.. Pertumbuhan ekonomi yang belum merata di seluruh wilayah dan hanya dilakukan pembangunan infrastruktur saja belum dibarengi dengan melakukan pembangunan secara sumber daya manusia. maka pembangunan yang dilaksanakan lebih pada praktik liberalisasi ekonomi yang didominasi oleh kelompok pemilik kekuasaan dan pemilik modal.

DAFTAR PUSTAKA

- Batubara, U. N., Siregar, R., & Siregar, N. 2021. Liberalisme John Locke dan Pengaruhnya dalam Tatanan Kehidupan. *Education and Development*, 9(4), 485–491.
<https://journal.ipts.ac.id/index.php/ED/a>

- rticle/view/3189/2060
- .Brilyawan Kristian, dkk. 2021. Pengaruh Infrastruktur Sosial dan Ekonomi terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2015-2019. *Diponegoro Journal Of Economics*, 10(1),1–10.
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jme/article/view/29998>
- Fatmawati, I., & Syafitri, W.2015. Analisis Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Model Solow Dan Model Schumpeter. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB Universitas Brawijaya*, 1–12.
<https://jimfeb.ub.ac.id/index.php/jimfeb/article/view/1860/1702>
- Fitrih Kartiasih. 2019. Dampakinfrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia menggunakan regresi Data Panel. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis*, 16(1), 67–77.
<http://journal.unilak.ac.id/index.php/JIEB/article/view/2306/1514>
- Intan Suswita, Darwin Damanik, & Pauer Darasa Panjaitan. 2020. Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simalungun. *Jurnal Ekuilnomi*, 2(1), 1–11.
<https://doi.org/10.36985/ekuilnomi.v2i1.346>
- Ismatullah, I., & Mahendra, G. K. 2021. Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Desa Kaligintung Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo 2019. *Journal of Social Politics and Governance (JSPG)*, 3(1), 1–11.
<https://doi.org/10.24076/jspg.v3i1.556>
- Kurniawan, R. 2022. Analisis Dampak Ekonomi Dari Implementasi Kebijakan Tol Laut Di Wilayah Timur Indonesia : Sebuah Tinjauan Literatur. *Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Gresik*, 11, 968–977.
- Rohannisa, N. R. S. 2020. Implikasi Pembangunan Ekonomi dan Politik yang

- Buruk terhadap Konflik Lokal dan Terorisme Implications of Adverse Economic and Political Development on Local Conflict and Terroris m. *Jurnal Diplomasi Pertahanan*, 6, 33–49.
- Sukmana, O. 2017. Konsep dan Desain Negara Kesejahteraan (*Welfare State*). *Jurnal Sosial Politik*, 2(1), 103.
<https://doi.org/10.22219/sospol.v2i1.475>
- 9
- Wadana, R. K., & Prijanto, W. J. 2021. Analisis Pengaruh Infrastruktur, Tingkat Kemiskinan dan Indeks Pembangunan Manusia terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Bali 2015-2020. *Jurnal Syntax Transformation*, 2(06), 875–885.
<https://doi.org/10.46799/jst.v2i6.303>
- Weya, I., & Lubis, I.2022. Pengaruh Pembangunan Manusia Dan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Papua. *Seminar Nasional Pariwisata Dan Kewirausahaan (SNPK)*, 1, 516–527.
<https://doi.org/10.36441/snpk.vol1.2022>.
- 81
- Sugiyanto, D. 2020. Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat).