

ANALISIS INFRASTRUKTUR JALAN ATAS PERTUMBUHAN PDRB DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG SULAWESI TENGAH

Moh. Mudassir Ali*¹, Maskur²

^{1,2} Program Studi Ekonomi Pembangunan, Universitas Madako Tolitoli
Jl. Umada No. 01, Kelurahan Tambun, Baolan, Tolitoli

*Email: mohmudassirali@umada.ac.id

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan kegiatan yang esensial, untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah, khususnya Kabupaten Parigi Moutong. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan perkembangan infrastruktur jalan dan perluasan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong dimana dilakukan pemeriksaan atas informasi atau data yang telah ada sebelumnya. Sementara itu, metode perhitungan elastisitas digunakan dalam alat analisis data dalam penelitian ini untuk melihat bagaimana panjang jalan, anggaran jalan, dan keadaan jalan tetap mempengaruhi pertumbuhan PDRB (Domestik Regional Bruto Produk) di Kabupaten Parigi Moutong. Berdasarkan hasil penelitian ini, elastisitas inelastis dari catatan panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong dari tahun 2007 hingga 2019 adalah 0,49 persen. Di Kabupaten Parigi Moutong, elastisitas anggaran untuk pertumbuhan ekonomi ruas jalan dari tahun 2007 sampai dengan 2019 sebesar -0,07 persen, atau inelastis. Yang termasuk kategori inelastis adalah elastisitas 0,49 persen status jalan tunak terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong dari tahun 2007 hingga 2019, dan dari tahun 2007 hingga 2019, pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong bersifat inelastis, dengan pengaruh yang relatif kecil.

Kata Kunci : Infrastruktur, PDRB, dan Elastisitas.

ABSTRACT

Road infrastructure development is an essential activity, to accelerate economic growth in an area, especially Parigi Moutong Regency. The purpose of this study is to explain the development of road infrastructure and economic expansion in Parigi Moutong Regency where pre-existing information or data is examined. Meanwhile, the elasticity calculation method is used in the data analysis tool in this study to see how the length of the road, road budget, and road conditions continue to affect the growth of GRDP (Gross Regional Domestic Product) in Parigi Moutong Regency. Based on the results of this study, the inelastic elasticity of the record length of the road to economic growth in Parigi Moutong Regency from 2007 to 2019 is 0.49 percent. In Parigi Moutong Regency, the budget elasticity for road economic growth from 2007 to 2019 is -0.07 percent, or inelastic. Included in the inelastic category is the elasticity of 0.49 percent of steady road status to economic growth in Parigi Moutong Regency from 2007 to 2019, and from 2007 to 2019, the influence of road infrastructure on economic growth in Parigi Moutong Regency is inelastic, with a relatively small.

Keywords : Infrastructure, PDRB, and Elasticity

PENDAHULUAN

Perluasan kegiatan ekonomi yang mendorong penyediaan barang dan jasa yang dihasilkan oleh masyarakat serta kemakmuran individu disebut sebagai pertumbuhan ekonomi. Prestasi dan perkembangan ekonomi suatu daerah dapat diukur dari pertumbuhan ekonominya. Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat positif atau negatif. Aktivitas perekonomian di suatu wilayah mengalami peningkatan jika perekonomian mengalami pertumbuhan positif selama suatu periode.

“Jika pada suatu periode perekonomian mengalami pertumbuhan yang negatif, menandakan bahwa kegiatan ekonomi di daerah tersebut mengalami penurunan.” (Sukirno, 2004) (Sukirno, 2004)

Wilayah Kabupaten Parigi Moutong dengan cakupan yang begitu luas membutuhkan sarana berupa jalan raya dalam upaya menjangkau daerah-daerah yang masih sangat sulit untuk dijangkau oleh kendaraan roda dua maupun roda empat. Dengan demikian potensi perekonomian, khususnya seperti hasil-hasil pertanian dan perkebunan masyarakat yang ada di Kabupaten Parigi Moutong dapat dengan mudah didistribusikan ke pasar, sulitnya akses transportasi seperti kendaraan dapat menghambat laju pertumbuhan suatu daerah sehingga kegiatan perekonomian di wilayah tersebut dapat terhambat, sehingga akhirnya dapat menyebabkan bertambahnya suatu harga barang maupun jasa. Peningkatan taraf hidup atau kesejahteraan pendapatan per kapita suatu bangsa dalam jangka panjang melalui pelaksanaan serangkaian proses atau kegiatan ekonomi. Tujuan kemakmuran itu sendiri adalah untuk meningkatkan pendapatan per kapita PDRB (*Produk Domestik Regional Bruto*). Di pasar, ada keseimbangan antara penawaran dan permintaan.

Percepatan proses pembangunan di tingkat nasional dan daerah memerlukan penciptaan infrastruktur daerah. Selain itu, infrastruktur merupakan komponen penting dari mesin penggerak pertumbuhan ekonomi daerah. Ketersediaan infrastruktur, seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi, tidak terlepas dari laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu bangsa atau daerah.

“Pembangunan infrastruktur menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi.” (S. Suratno, 2010)

Berdasarkan pada data yang didapatkan oleh Dinas Pekerja Umum (PU) Kabupaten Parigi Moutong, dimana panjang jalan saat ini mengalami kenaikan dari Tahun 2007 yang mulanya sejauh 912,700 km, pada Tahun 2008 saat ini naik menjadi sejauh 1.066.900, Tahun 2009 bertambah menjadi sejauh 1.122,200 km serta pada Tahun 2010 panjang jalan mengalami penurunan dalam periode 6 Tahun berikutnya dimana hingga Tahun 2015 panjang jalan menjadi sejauh 1.016,650 Km, serta pada Tahun 2016 sampai dengan Tahun 2019 pembangunan infrastruktur jalan kembali mengalami kenaikan menjadi sejauh 1.270,000 km. (*Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004*, n.d.)

“Infrastruktur dengan pembangunan ekonomi bahwa tercakup dalam pengertian infrastruktur adalah segala aspek fisik dan finansial yang terkandung dalam jalan raya, kereta api, pelabuhan laut dan bentuk-bentuk sarana transportasi dan komunikasi ditambah air bersih, listrik dan pelayanan publik lainnya.” ((Todaro, 2000)

Perlu disediakan fasilitas berupa akses transportasi yang memadai guna mendukung kelancaran kegiatan ekonomi di wilayah tersebut. Hal ini akan meningkatkan arus lalu lintas baik kendaraan bermotor maupun tidak bermotor yang digunakan semata-mata untuk kegiatan ekonomi. Kabupaten Parigi Moutong merupakan Kabupaten yang mempunyai wilayah yang begitu luas, dimana membutuhkan sarana berupa infrastruktur jalan yang baik untuk menjangkau daerah-daerah yang jauh dari pusat kota Parigi Moutong. Maka dalam hal ini peneliti berupaya serta menjadi lebih tertarik untuk menganalisis masalah yang ada tentang infrastruktur jalan atas PDRB. Tujuan dilakukannya penelitian ini tidak lain dan tidak bukan, hanya untuk mengetahui bagaimana Infrastruktur jalan atas PDRB di Kabupaten Parigi Moutong, Sulawesi Tengah.

METODE

Penelitian ini dilakukan untuk dapat lebih mengetahui tentang kondisi infrastruktur, dan PDRB di Kabupaten Parigi Moutong dengan menggunakan tipe penelitian deskriptif. (P. Suratno, 2010) (Nasir, 1983) memberikan pengertian bahwa, “ penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksud untuk membuat pencandraan (deskriptif) secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta dan sifat didaerah tertentu yang menerangkan saling berhubungan untuk mendapatkan suatu makna atau implikasi”. Adapun jenis data yang dibutuhkan dalam penelitian ini ialah data sekunder, selain itu adapun sumber data yang digunakan ke dalam penelitian ini bersumber dari BPS (Badan Pusat Statistik) Kabupaten Parigi Moutong Tahun 2007-2019 berupa data PDRB (*Produk Domestik Regional Bruto*). Dinas Pekerja Umum (PU) Kabupaten Parigi Moutong berupa data infrastruktur jalan Kabupaten Parigi Moutong 2007-2019, adapun sumber lain yang di gunakan seperti dari berbagai literatur buku cetak, jurnal, serta karya ilmiah yang berhubungan dengan infrastruktur. Metode analisis yang diterapkan kedalam penelitian ini untuk menjawab pertanyaan/ masalah yang di dapati yakni metode perhitungan Elastisitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Luas wilayah Kabupaten Parigi Moutong sebesar 6.231,85 km² terdiri atas 23 Kecamatan,

- | | | |
|------------------|------------------|-------------------|
| – Balinggi | – Palasa | – Sidoan |
| – Bolano | – Parigi | – Siniu |
| – Bolano Lambunu | – Mepanga | – Taopa |
| – Kasimbar | – Parigi Utara | – Tinombo |
| – Ampibabo | – Parigi Selatan | – Tinombo Selatan |
| – Moutong | – Parigi Barat | – Tomoni |
| – Ongka | – Parigi Tengah | – Toribulu |
| – Malino | – Sausu | – Torue |

Wilayah ini terbentang dari Sausu sampai di Moutong. Infrastruktur jalan begitu sangat berpengaruh atas pertumbuhan ekonomi di suatu Daerah/wilayah, semakin baiknya infrastruktur jalan di Daerah/wilayah tersebut maka perekonomiannya masyarakat akan menjadi semakin meningkat/baik pula. Pada Tabel 1.1 Total panjang jalan yang ada pada wilayah di Kabupaten Parigi Moutong dalam rentang waktu data penelitian mulai Tahun 2007-2019, penelitian ini di ambil langsung di Dinas Pekerja Umum (PU). Di Tahun 2016 panjang jalan di Kabupaten Parigi Moutong mengalami peningkatan menjadi sejauh 1.270.000 km, adapun pada Tahun 2017 pembangunan infrastruktur jalan tidak mengalami penambahan maupun pengurangan dimana tetap sama seperti Tahun-tahun sebelumnya yaitu sejauh 1.270.000 km. Tercatat pada Tahun 2018 pembangunan infrastruktur jalan tetap sama seperti Tahun-tahun sebelumnya, dimana sejauh 1.270.000 km, sampai dengan pada Tahun 2019 panjang infrastruktur jalan tidak mengalami pengurangan maupun penambahan, yang dimana tetap sama seperti tiga Tahun terakhir yaitu sejauh 1.270.000 km saja.

Tabel 1.1

**Data Panjang Jalan di Kabupaten Parigi Moutong
Tahun 2007-2019**

No	Tahun	Panjang Jalan
1	2007	912.7
2	2008	1.066.900
3	2009	1.122.200
4	2010	1.016.650
5	2011	1.016.650
6	2012	1.016.650
7	2013	1.016.650
8	2014	1.016.650
9	2015	1.016.650
10	2016	1.270.000
11	2017	1.270.000
12	2018	1.270.000
13	2019	1.270.000

Sumber, Dinas PU 2020

Pengeluaran oleh pemerintah yang terdapat pada APBN (Anggaran Pendapatan Belanja Negara) merupakan suatu alat berupa kebijakan fiskal pemerintah yang dimana bentuk penerimaan ini ialah pajak bersih yang diperoleh dari sektor rumah tangga. Belanja Infrastruktur jalan yang di lakukan paling kecil berada pada Tahun 2011 yaitu sebesar Rp. 18.402.268,800,00 pada Tahun 2012 belanja infrastruktur jalan menjadi bertambah sebesar Rp. 25.578.995.142,00. pada Tahun 2013 belanja infrastruktur jalan Kembali bertambah menjadi sebesar Rp. 37.491.471,882,00.

“Pemerintah dapat menggunakannya untuk mengelola perekonomian negara. APBN pada perkembangannya telah mengalami banyak perubahan struktur. Pengeluaran pemerintah atas pendidikan, kesehatan dan infrastruktur pada dasarnya merupakan suatu investasi terhadap pertumbuhan ekonomi.” (Suparno, 2014).

Tabel 1.2
Anggaran Infrastruktur Jalan di Kabupaten Parigi Moutong
Tahun 2007-2019

No	Tahun	Anggaran Jalan
1	2007	35.181.000.000
2	2008	31.924.078.500
3	2009	28.457.211.900
4	2010	35.005.856.138
5	2011	18.402.268.800
6	2012	25.574.995.142
7	2013	37.491.471.884
8	2014	53.138.654.082
9	2015	42.000.000.000
10	2016	80.461.254.000
11	2017	34.596.495.000
12	2018	40.889.266.421
13	2019	56.932.680.081

Sumber : Dinas PU, 2020.

Data status kemantapan jalan dalam jarak waktu penelitian yang digunakan mulai dari Tahun 2007 sampai dengan pada Tahun 2019. Dapat dilihat pada Tabel 1.3 dibawah ini:

Tabel 1.3
Status Jalan Mantap di Kabupaten Parigi Moutong
Tahun 2007-2019

No	Tahun	Status Jalan Mantap
1	2007	156,6
2	2008	180,485
3	2009	204,555
4	2010	192,345
5	2011	201,155
6	2012	213,326
7	2013	244,407
8	2014	266,687
9	2015	297,977
10	2016	360,53
11	2017	374,26
12	2018	401,88
13	2019	376,89

Sumber :Dinas PU,2020

Pertumbuhan pada kegiatan ekonomi bertaut erat dengan peningkatan pada produksi barang maupun jasa, dimana diukur dengan menggunakan besaran yang disebut dengan PDB (*Produk Domestik Bruto*) pada tingkat Nasional dan PDRB (*Produk Domestik Regional Bruto*) untuk tingkat Daerah, baik Provinsi maupun Kabupaten/Kota. Data pertumbuhan kegiatan ekonomi dalam rentang waktu penelitian yang diambil serta digunakan, mulai dari Tahun 2007 sampai dengan Tahun 2019 yang ada di Kabupaten Parigi Moutong, berdasarkan hasil data BPS (Badan Pusat Statistik) dimana terus mengalami peningkatan dalam setiap Tahunnya yaitu kurun waktu penelitian pada Tahun 2007-2019. (BPS)

Tabel 1.4
Laju Pertumbuhan Ekonomi
Tahun 2007-2019

Tahun	PDRB	Laju Pertumbuhan Ekonomi (%)
2007	2,417,314	7.85
2008	2,598,871	7.51
2009	2,796,098	7.59
2010	3,013,631	7.78
2011	7,709,224	7.25
2012	8,249,944	7.01
2013	8,839,459	7.15
2014	9,441,147	6.47
2015	10,007,883.81	7.08
2016	10,585,898.80	5.57
2017	11,143,109.68	5.64
2018	11,658,012.11	4.66
2019	12,152,771.04	4.24

Sumber: BPS 2020.

B. Pembahasan

Elastisitas pada panjang jalan di upayakan dapat menggambarkan/memperlihatkan seberapa besar pengaruh atas panjang jalan yang ada terhadap perubahan pertumbuhan ekonomi masyarakat. Pada Tabel 1.5 yang ada dibawah ini, menyajikan hasil perhitungan elastisitas pada panjang jalan di Kabupaten Parigi Moutong terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat mulai pada Tahun 2007 sampai dengan Tahun 2019.

Tabel 1.5
Elastisitas Panjang Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten
Parigi Moutong Tahun 2007-2019

Tahun	PDRB (Juta Rupia)	Pertumbuhan Y(%)	Panjang Jalan (KM)	Pertumbuhan X ₁ (%)	Elastisitas	ket.
2007	2.417.314	-	912.700	-	-	-
2008	2.598.871	7,51	1.066.900	16,89	0,44	Inelastis
2009	2.796.098	7,59	1.122.200	5,18	1,47	Elastis
2010	3.013.631	7,78	1.016.650	-9,41	-0,83	Inelastis
2011	7.709.224	7,25	1.016.650	0	0	Inelastis
2012	8.249.944	7,01	1.016.650	0	0	Inelastis
2013	8.839.459	7,15	1.016.650	0	0	Inelastis
2014	9.441.147	6,47	1.016.650	0	0	Inelastis
2015	10.007.883,00	7,08	1.016.650	0	0	Inelastis
2016	10.585.898,80	5,57	1.270.000	24,92	0,22	Inelastis
2017	11.143.109,68	5,64	1.270.000	0	0	Inelastis
2018	11.658.012,11	4,66	1.270.000	0	0	Inelastis
2019	12.152.771,04	4,24	1.270.000	0	0	Inelastis
Rata-rata		6,49		3,13	0,1	Inelastis

Sumber: BPS, Dinas PU. Data Olahan, 2020

Nilai rata-rata elastisitas panjang jalan yang ada di Kabupaten Parigi Moutong mulai periode Tahun 2007-2019 yaitu sebesar 0,1 persen, yang artinya adalah jika panjang jalan bertambah atau naik sebesar 1 persen maka akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi sebesar 0,1 persen, dimana lebih besar dari angka nol dan lebih kecil dari pada angka satu yang memberikan makna bahwa pada respon panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Parigi Moutong termasuk ke dalam inelastis.

Tabel 1.6
Elastisitas Anggaran Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong Tahun 2007-2019

Tahun	PDRB (Juta Rupia)	Pertumbuhan Y(%)	Jumlah Anggaran (RP)	Pertumbuhan X ₁ (%)	Elastisitas	ket
2007	2.417.314	-	35.181.000.000	-	-	-
2008	2.598.871	7,51	31.924.078.500	-9,26	-0,81	Inelastis
2009	2.796.098	7,59	28.457.211.900	-10,86	-0,70	Inelastis
2010	3.013.631	7,78	35.005.856.138	23,01	0,34	Inelastis
2011	7.709.224	7,25	18.402.268.800	-47,43	-0,15	Inelastis
2012	8.249.944	7,01	25.574.995.142	38,98	0,18	Inelastis
2013	8.839.459	7,15	37.491.471.884	46,59	0,15	Inelastis
2014	9.441.147	6,47	53.138.654.082	41,74	0,16	Inelastis
2015	10.007.883,81	7,08	42.000.000.000	-20,96	-0,34	Inelastis
2016	10.585.898,80	5,57	80.461.254.000	91,57	0,06	Inelastis
2017	11.143.109,68	5,64	34.596.495.000	-57,00	-0,10	Inelastis
2018	11.658.012,11	4,66	40.889.266.421	18,19	0,26	Inelastis
2019	12.152.771,04	4,24	56.932.680.081	39,24	0,11	Inelastis
Rata-rata		6,49		12,81	-0,07	Inelastis

Sumber: BPS, Dinas PU. Data Olahan, 2020

Elastisitas pada anggaran pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong periode Tahun 2007-2019, rata-rata masuk pada kategori inelastis, yang dengan ini nilai inelastis tertinggi berada pada Tahun 2008 dengan nilai elastisitasnya sebesar -0,07 persen, termasuk kedalam kategori inelastis, hal ini dikarenakan adanya pengaruh atas anggaran kegiatan infrastruktur jalan relatif cukup kecil atas pertumbuhan ekonomi yang ada.

Tabel 1.7
Elastisitas Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Status Jalan Mantap di
Kabupaten Parigi Moutong Tahun 2007-2019

Tahun	PDRB (Juta Rupiah)	Pertumbuhan Y (%)	Status Jalan Mantap	Perubahan X_1 (%)	Elastisitas	Ket.
2007	2.417.314	-	156,6	-	-	-
2008	2.598.871	7,51	180,485	15,25	0,49	Inelastis
2009	2.796.098	7,59	204,555	13,34	0,57	Inelastis
2010	3.013.631	7,78	192,345	-5,97	-1,30	Inelastis
2011	7.709.224	7,25	201,155	4,58	1,58	Elastis
2012	8.249.944	7,01	213,326	6,05	1,16	Elastis
2013	8.839.459	7,15	244,407	14,57	0,49	Inelastis
2014	9.441.147	6,47	266,687	9,12	0,71	Inelastis
2015	10.007.883,81	7,08	297,977	11,73	0,60	Inelastis
2016	10.585.898,80	5,57	360,53	20,99	0,27	Inelastis
2017	11.143.109,68	5,64	374,26	3,81	1,48	Elastis
2018	11.658.012,11	4,66	401,88	7,38	0,63	Inelastis
2019	12.152.771,04	4,24	376,89	-6,22	-0,68	Inelastis
Rata-rata		6,49		7,88	0,49	Inelastis

Sumber: BPS, Dinas PU. Data Olahan, 2020

Selama periode Tahun 2007 sampai dengan Tahun 2019, elastisitas status jalan mantap pada Kabupaten Parigi Moutong relatif cukup kecil terhadap pertumbuhan ekonomi yang ada, hal ini di karena selama periode tiga belas Tahun lebih dominan masuk ke dalam kategori inelastis, selain itu nilai elastisitas tertinggi terjadi hanya pada Tahun 2010 sebesar -1,30 persen.

Selama periode Tahun 2007 sampai dengan Tahun 2019, panjang jalan yang ada pada Kabupaten Parigi Moutong, Sulawesi Tengah memberikan respon yang relatif kecil atau kurang memuaskan terhadap pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Parigi Moutong itu sendiri. Terlihat pula pada peresentasi dalam perubahan anggaran infrastruktur jalan yang relatif lebih kecil terhadap pertumbuhan PDRB (*Produk Domestik Regional Bruto*), dengan kata lain dimana adanya peningkatan atau penurunan pada anggaran infrastruktur jalan hanya akan memberikan dampak atau menyebabkan terjadinya perubahan pada pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong. Peresentase perubahan status jalan mantap relatif kecil terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan kata lain adanya peningkatan atau penurunan pada status jalan mantap memberikan dampak atau dapat menyebabkan juga terjadinya perubahan pada pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Parigi Moutong.

SIMPULAN

Hubungan panjang jalan atas PDRB bersifat inelastis artinya panjang jalan memiliki pengaruh yang relatif kecil terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Parigi Moutong, alokasi anggaran untuk infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi bersifat inelastis artinya anggaran infrastruktur jalan memiliki hubungan yang relatif kecil dengan pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Parigi Moutong,

adapun status jalan mantap juga bersifat inelastis terhadap pertumbuhan ekonomi dimana status jalan mantap mempunyai hubungan yang juga relatif kecil dengan pertumbuhan ekonomi di Parigi Moutong.

Hal ini diharapkan adanya sebuah upaya oleh pemerintah Daerah dalam peningkatan kualitas dan mutu infrastruktur jalan dapat segera di lakukan perencanaan pembangunan jalan baru dengan melakukan penambahan jalan yang telah ada dimana hal ini dapat menghubungkan atau lebih menjangkau kawasan industri yang tadinya sulit untuk di akses menjadi lebih mudah, hal ini dapat segera mendukung lajunya pertumbuhan ekonomi yang ada saat ini, meningkatkan investasi serta penanaman modal melalui kebijakan menjaga stabilitas ekonomi yang saat ini sudah terbagun dalam system pemerintah melalui penabahan alokasi anggaran infrastruktur yang menunjang serta dapat mempermudah peraturan dalam berinvestasi yang harapannya dapat segera meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemerintah Kembali sebaiknya segera memberikan perhatian khusus pada kualitas status jalan mantap, yang dimana dapat memberikan manfaat banyak terhadap masyarakat maupun pemerintah Daerah Kabupaten Parigi Moutong itu sendiri, sehingga nantinya dapat langsung berefek atau memberikan kesejahteraan bagi masyarakat juga dapat Kembali lebih meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Parigi Moutong.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2021). *Kabupaten Parigi Maotong Dalam Angka*. Badan Pusat Statistik Parigi Moutong.
- Nasir, M. (1983). *Metode Penelitian*. PT.Ghalia Indonesia.
- Sukirno, S. (2004). *Pengantar Teori Makro Ekonomi*, (E. Kedua). Jakarta Penerbit Erlangga.
- Suratno, P. (2010). *Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi, Pendapatan Asli Daerah Dan Dana Alokasi Umum Terhadap Pengalokasian Anggaran Belanja Modal (Study Kasus Pada Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah)*. Sustainable Development. Vol. 4 No. 3. Juni 2013.
- Suratno, S. (2010). *Pengantar Teori Makro Ekonomi* (E. Ketiga). Rajawali Pers.
- Todaro, M. P. (2000). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga* (H. Munandar, Trans. Edisi Ketuju ed). Jakarta : Erlangga.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004*. (n.d.). Tentang Jalan.