

Analisis Perbedaan Pendapatan Asli Daerah Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Infrastruktur Jembatan Merah Kota Jayapura

Hanna Paskalina Nathalia Solossa, Josephine Wuri*, Laurentius Bambang Harnoto, Antonius Budisusila

Universitas Sanata Dharma, Indonesia

Email: hanasolossa123@gmail.com, josephine@usd.ac.id*,
bambang_har@usd.ac.id, abudisusila@gmail.com

Abstrak

Pendapatan Asli Daerah (PAD) memiliki peran penting sebagai penopang utama dalam membiayai pembangunan dan penyediaan layanan masyarakat di daerah. Melalui PAD, pemerintah daerah dapat lebih mandiri dalam mengatur dan memilih program pembangunan yang paling sesuai dengan kebutuhan wilayahnya, tanpa terlalu mengandalkan bantuan dana dari pemerintah pusat. Pendapatan Asli Daerah (PAD) berasal dari pendapatan yang diperoleh pemerintah daerah dari sumber-sumber yang berasal dari wilayahnya sendiri, meliputi pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, serta pendapatan sah lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan PAD Kota Jayapura sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur Jembatan Merah yang membentang di atas Teluk Yotefa. Pembangunan jembatan ini diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas antar wilayah, memperlancar mobilitas penduduk, serta mendorong pertumbuhan ekonomi lokal. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan deskriptif komparatif. Data yang digunakan berupa data sekunder yang diperoleh dari Laporan Realisasi Anggaran Kota Jayapura tahun 2013–2023. Analisis data dilakukan dengan uji statistik Independent Sample T-Test untuk menguji signifikansi perbedaan PAD sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur Jembatan Merah. Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada PAD sebelum dan sesudah pembangunan Jembatan Merah. Hasil penelitian menunjukkan terdapat perbedaan signifikan pada PAD Kota Jayapura sebelum dan sesudah pembangunan Jembatan Merah. Setelah Jembatan Merah dioperasikan secara penuh, PAD Kota Jayapura mengalami peningkatan yang signifikan.

Kata Kunci: Pendapatan Asli Daerah, Infrastruktur, Jembatan Merah Kota Jayapura, Independent Sample T-Test

Abstract

Local Revenue (PAD) plays a crucial role as the main support in financing development and providing public services in the region. Through PAD, local governments can be more independent in managing and selecting development programs that are most suitable to the needs of their areas, without relying too heavily on financial aid from the central government. Local Revenue (PAD) comes from the income obtained by local governments from sources derived from their own regions, including local taxes, regional levies, proceeds from separated management of regional wealth, as well as other legitimate revenues. This study aims to analyze the difference in PAD of Jayapura City before and after the construction of the Merah Bridge that spans over Yotefa Bay. The construction of this bridge is expected to improve accessibility between regions, facilitate the mobility of residents, and

encourage local economic growth. The method used in this research is quantitative with a comparative descriptive approach. The data utilized consists of secondary data obtained from the Budget Realization Report of Jayapura City for the years 2013-2023. Data analysis was conducted using the Independent Sample T-Test statistical test to examine the significance of the difference in local revenue (PAD) before and after the construction of the Red Bridge. The research results indicated a significant difference in PAD before and after the construction of the Red Bridge. The findings of the study reveal a significant variation in the local revenue of Jayapura City before and after the construction of the Red Bridge. Following the full operation of the Red Bridge, the PAD of Jayapura City experienced a significant increase.

Keywords: *Local Revenue, Infrastructure, Red Bridge of Jayapura City, Independent Sample T-Test*

PENDAHULUAN

Pendapatan Asli Daerah (PAD) memegang peranan penting dalam mendukung pembangunan, memperkuat otonomi, dan membangun kemandirian keuangan daerah (Strategi Peningkatan PAD, 2024; Soamole, 2013). Salah satu upaya untuk meningkatkan PAD adalah melalui pembangunan infrastruktur, seperti pembangunan jembatan, yang mampu mempercepat pertumbuhan ekonomi dengan membuka akses yang lebih luas, memperlancar arus barang dan orang, serta menarik minat investor (Rahimah, 2009; Wildayani Hasibuan, 2021). Dampak dari pembangunan infrastruktur ini adalah meningkatnya aktivitas ekonomi, naiknya pendapatan masyarakat, dan bertambahnya penerimaan daerah dari pajak serta retribusi (Analisis Perkembangan PAD dan Infrastruktur, 2024). Hal ini sejalan dengan teori pertumbuhan ekonomi Solow-Swan, yang menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dipengaruhi oleh akumulasi modal (investasi), tenaga kerja, dan kemajuan teknologi (Aibinu et al., 2025; Webb, 2024). Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur merupakan bentuk investasi modal yang dapat meningkatkan produktivitas dan memperlancar aktivitas ekonomi (Role of Infrastructure in Solow Model, 2021).

Pembangunan infrastruktur sangat krusial untuk memperlancar mobilitas masyarakat dan mendorong pertumbuhan ekonomi di suatu negara, di mana infrastruktur yang efisien tidak hanya membantu pengiriman barang dan layanan, tetapi juga memperkuat koneksi antar daerah yang mendukung kegiatan ekonomi lokal (Solihin, 2024; Cai, Deng, & Li, 2024). Penelitian ini menunjukkan bahwa infrastruktur, termasuk jembatan sebagai salah satu sarana transportasi, mampu mengatasi kendala akses di beberapa lokasi sehingga menciptakan peluang ekonomi yang sebelumnya belum dimanfaatkan (Andrianto, Udiansyah, & Yunani, 2024). Selain itu, pembangunan infrastruktur yang memadai juga berperan penting dalam menurunkan ketimpangan pendapatan dan mendukung pemerataan pembangunan, karena membuka akses dan peluang ekonomi di berbagai wilayah serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan (Wan, 2024; Nugraha, Prayitno, Situmorang, & Nasution, 2020; Tu et al., 2025; Nugraha dkk, 2020).

Jembatan Merah dibangun pada tahun 2015 hingga 2019 untuk menghubungkan Hamadi dan Holtekamp yang terpisah oleh Teluk Youtefa di Kota Jayapura, Papua. Proyek ini bertujuan untuk memperkuat konektivitas antarwilayah, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, termasuk mendukung akses menuju perbatasan Papua Nugini dan mendukung pelaksanaan PON Papua 2020. Dengan nilai investasi sekitar Rp1,8 triliun yang berasal dari anggaran pusat, provinsi, dan kota, jembatan ini telah memberikan dampak signifikan, seperti meningkatnya aktivitas wisata dan ekonomi masyarakat. Setelah diresmikan pada 28 Oktober 2019, kawasan sekitar jembatan mengalami lonjakan pertumbuhan usaha kecil seperti warung, kafe, dan bengkel, dengan peningkatan pendapatan pelaku UMKM sebesar 50–70 persen. Jembatan tersebut dapat memperlancar distribusi barang/jasa, dan mendorong aktivitas ekonomi (Dwiyanti & Kurniati, 2025). Penelitian terdahulu oleh Halim (2022) menyoroti dampak pembangunan Jembatan Youtefa terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Kampung Holtekamp di Distrik Muara Tami, Kota Jayapura secara kualitatif. Fokus utamanya adalah bagaimana pembangunan jembatan tersebut memengaruhi aspek pendidikan, pendapatan, dan lapangan pekerjaan masyarakat setempat.

Kebaruan dalam penelitian ini ialah menyoroti dampak pembangunan Jembatan Merah terhadap kondisi ekonomi masyarakat Kampung Holtekamp di Distrik Muara Tami, Kota Jayapura secara kuantitatif dengan fokus utama menganalisis perbedaan PAD sebelum dan sesudah pembangunan Jembatan Merah di Kota Jayapura.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengukur dampak pembangunan Jembatan Merah terhadap peningkatan PAD Kota Jayapura dan kontribusinya terhadap aktivitas ekonomi masyarakat di sekitarnya. Manfaat penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan empiris bagi pemerintah daerah dan pembuat kebijakan dalam merancang strategi pembangunan infrastruktur yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi berkelanjutan serta optimalisasi penerimaan daerah pasca-investasi publik.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif komparatif. Lokasi penelitian berada di Kota Jayapura, Papua, dengan fokus analisis pada data keuangan daerah yang diperoleh dari Kantor Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah Kota Jayapura. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa Laporan Realisasi Anggaran Kota Jayapura untuk periode 2013–2023. Pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran dokumen resmi pemerintah daerah dan publikasi Badan Pusat Statistik. Data tersebut mencakup informasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur Jembatan Merah. Variabel penelitian terdiri dari variabel dependen yaitu Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Jayapura, dan variabel independen berupa kondisi pembangunan infrastruktur (periode sebelum dan sesudah pembangunan Jembatan Merah).

Analisis data dilakukan dalam beberapa tahap, Tahap pertama adalah analisis statistik deskriptif untuk menggambarkan perkembangan PAD pada periode penelitian.

Tahap kedua adalah uji asumsi klasik yang mencakup uji normalitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas. Tahap ketiga adalah uji hipotesis menggunakan Independent Sample T-Test untuk menguji signifikansi perbedaan PAD sebelum dan sesudah pembangunan Jembatan Merah. Independent Sample T-Test dapat di tulis dengan rumus berikut (Martias, 2021):

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{(n_1-1)S_1^2 + (n_2-1)S_2^2}{(n_1+n_2-2)}} \sqrt{\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}}}$$

Dimana:

t = Nilai t statistik

$\bar{X}_1$ = Rata-rata kelompok 1

$\bar{X}_2$ = Rata-rata kelompok 2

S1 = Standar deviasi sampel kelompok 1

S2 = Standar deviasi sampel kelompok 2

n1 = Banyaknya sampel kelompok 1

n2 = Banyaknya sampel kelompok 2

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis Statistika deskriptif

Statistika deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum data melalui ukuran tendensi pusat dan ukuran penyebaran.

Tabel 1. Hasil Statistika Deskriptif

Statistik	Periode	
	2013-2018	2019-2023
	Sebelum Pembangunan	Sesudah Pembangunan
	Jembatan Merah	Jembatan Merah
Rata-rata	164.754.292.000	245.702.289.000
Median	158.731.375.000	250.668.268.000
Maksimum	243.863.618.000	300.964.349.000
Minimum	103.430.111.932	173.767.767.000
Deviasi Standar	460.855.282.000	470.641.327.000
Skewness	-0,959929	-0.518772
Kurtosis	3,233185	2.315937
Jarque-Bera	0,935058	0.321758
Probabiliy	0,626549	0.851395
Sum	988.525.752.000	122.851.144.000
Sum Sq. Dev.	1.06E+22	8.86E+21
Observasi	6	5

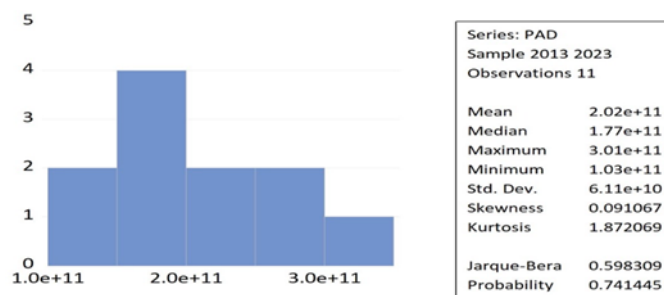
Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemerintah Kota Jayapura, data diolah

Berdasarkan Tabel 1, Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebelum pembangunan Jembatan Merah (2013–2018) memiliki rata-rata sebesar Rp164,75 miliar, dengan nilai maksimum Rp243,86 miliar, minimum Rp103,43 miliar, dan deviasi standar Rp460,85 miliar. Pada periode setelah pembangunan (2019–2023), PAD menunjukkan rata-rata sebesar Rp245,70 miliar, dengan nilai maksimum Rp300,96 miliar, minimum Rp173,76 miliar, dan deviasi standar Rp470,64 miliar. Nilai deviasi standar yang lebih kecil dibandingkan rata-rata ($\text{Std. Dev} < \text{Mean}$) mengindikasikan variasi data yang relatif rendah dan distribusi yang cenderung stabil pada periode tersebut.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk memastikan bahwa residual yang dihasilkan dari model regresi berdistribusi normal, mengingat asumsi ini merupakan salah satu syarat utama dalam penerapan analisis statistik parametrik. Pemenuhan asumsi normalitas penting agar hasil estimasi parameter dan pengujian hipotesis dapat diinterpretasikan secara valid. Apabila data residual tidak berdistribusi normal, maka penggunaan metode statistik parametrik menjadi tidak tepat dan dapat mempengaruhi akurasi kesimpulan.



Gambar 1. Uji normalitas

Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemerintah Kota Jayapura. Data diolah

Berdasarkan hasil pengujian menggunakan metode Jarque-Bera, diperoleh nilai probability sebesar 0,741490, yang lebih besar dari taraf signifikansi 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat cukup bukti untuk menolak hipotesis nol (H_0), sehingga residual dalam penelitian ini dinyatakan berdistribusi normal.

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan untuk memastikan bahwa residual pada model regresi bersifat independen antar pengamatan, karena pelanggaran terhadap asumsi ini dapat menyebabkan estimasi parameter menjadi tidak efisien dan mengarah pada kesimpulan yang bias. Pengujian dilakukan menggunakan metode Breusch-Godfrey yang mampu mendeteksi autokorelasi pada berbagai orde.

Tabel 2. Hasil Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test			
Null hypothesis: No serial correlation at up to 2 lags			
F-statistic	1,779563	Prob. F(2,7)	0,2372
Obs*R-squared	3,707730	Prob. Chi Square(2)	0,1566

Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemerintah Kota Jayapura. Data diolah

Berdasarkan hasil pengujian, diperoleh nilai chi-square sebesar 0,1566 dengan p-value lebih besar dari taraf signifikansi 0,05. Kondisi ini menunjukkan bahwa tidak terdapat cukup bukti untuk menolak hipotesis nol (H_0), sehingga dapat disimpulkan bahwa residual dalam penelitian ini tidak mengalami autokorelasi.

Uji Heterokedesitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengidentifikasi ada atau tidaknya ketidaksamaan varian residual antar pengamatan dalam model regresi, karena pelanggaran terhadap asumsi ini dapat menyebabkan estimasi parameter menjadi tidak efisien dan mengganggu validitas uji statistik. Dalam penelitian ini, pengujian dilakukan menggunakan metode White yang mampu mendeteksi gejala heteroskedastisitas tanpa memerlukan asumsi distribusi normal pada residual.

Tabel 3. Hasil Uji Heterokedesitas

Heteroskedasticity Test: White			
Null hypothesis: Homoskedasticity			
F-statistic	2,01E-06	Prob. F(1,9)	0,9989
Obs*R-squared	2,46E-06	Prob. Chi Square(1)	0,9987
Scaled explained SS	1,32E-06	Prob. Chi-Square(1)	0,9991

Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemerintah Kota Jayapura. Data diolah

Berdasarkan hasil pengujian, diperoleh nilai probabilitas F-statistic sebesar 0,9989 dan nilai probabilitas ObsR-squared* sebesar 0,9987, yang keduanya jauh lebih besar daripada taraf signifikansi 0,05. Kondisi ini menunjukkan tidak terdapat cukup bukti untuk menolak hipotesis nol (H_0), sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan bebas dari gejala heteroskedastisitas.

Uji Hipotesis

Independent Sample T Test

Uji Independent Sample T-Test merupakan salah satu metode statistik parametrik yang digunakan untuk menguji perbedaan rata-rata antara dua kelompok independen. Uji independen termasuk dalam statistik parametrik. Jika nilai signifikansi (2-tailed) kurang dari 0,05, maka terdapat perbedaan yang signifikan antara kelompok sebelum dan kelompok sesudah. Hal ini menunjukkan adanya pengaruh yang dari perlakuan yang diberikan pada masing-masing kelompok.

Tabel 4. Hasil Independent Sample T Test

Method	df	Value	Probability
t-test	9	-2,873443	0,0184
Satterthwaite t- test*	8,569245	-2,867351	0,0195
Anova F-test	(1, 9)	8,256677	0,0184
Welch F-test*	(1, 8,56925)	8,221700	0,0195

Sumber: Laporan Realisasi Anggaran Pemerintah Kota Jayapura. Data diolah

Berdasarkan hasil pengujian, diperoleh nilai probabilitas sebesar 0,0184, yang lebih kecil daripada taraf signifikansi 0,05. Nilai ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan rata-rata PAD yang signifikan secara statistik antara periode sebelum dan sesudah pembangunan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jembatan Merah memiliki pengaruh nyata terhadap peningkatan PAD Kota Jayapura. Temuan ini mendukung hipotesis penelitian dan memperkuat argumentasi bahwa investasi pada infrastruktur strategis dapat memberikan dampak positif yang signifikan terhadap kinerja keuangan daerah.

Berdasarkan hasil uji Independent Samples T-Test, diperoleh nilai t-hitung sebesar $-2,873443$ dengan tingkat signifikansi 0,0184, yang lebih kecil daripada taraf signifikansi 0,05. Hasil ini mengindikasikan penolakan terhadap hipotesis nol (H_0) dan menunjukkan adanya perbedaan rata-rata Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang signifikan secara statistik antara periode sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur Jembatan Merah Kota Jayapura. Nilai rata-rata PAD pasca pembangunan tercatat sebesar Rp245.702.289.000, lebih tinggi dibandingkan rata-rata PAD sebelum pembangunan sebesar Rp164.754.292.000. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jembatan Merah telah memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan PAD Kota Jayapura.

Peningkatan PAD tersebut tidak terlepas dari peran strategis Jembatan Merah yang menghubungkan pusat Kota Jayapura dengan wilayah pinggiran, sehingga meningkatkan mobilitas masyarakat, mempersingkat waktu tempuh, dan membuka akses menuju destinasi wisata dengan panorama alam yang menarik. Kondisi ini mendorong masuknya investasi dan memotivasi masyarakat setempat untuk mengembangkan berbagai kegiatan usaha, terutama di kawasan Pantai Holtekamp dan Hamadi. Usaha-usaha tersebut meliputi restoran, kafe, homestay, hingga penyewaan fasilitas pantai. Aktivitas ekonomi ini berkontribusi langsung terhadap penerimaan pajak daerah sekaligus meningkatkan penyerapan tenaga kerja, menciptakan lapangan kerja baru, dan memperkuat ekonomi lokal.

Selain berfungsi sebagai sarana transportasi, Jembatan Merah juga memicu dinamika sosial-ekonomi baru di sekitarnya. Kegiatan Car Free Day (CFD) setiap hari Sabtu di Jalan Holtekamp dimanfaatkan oleh pelaku UMKM untuk berjualan, yang memperkuat ekosistem ekonomi kreatif lokal. Di luar CFD, aktivitas usaha kuliner dan perdagangan informal di sekitar jembatan juga berkembang pesat, memberikan dampak positif terhadap PAD melalui pajak dan retribusi.

Kemudahan akses yang diciptakan oleh jembatan ini turut mendorong pengembangan kawasan permukiman, baik perumahan subsidi maupun komersial, seperti Griya Alike, Anugerah Regency, dan Grand Royal Residence di Distrik Muara Tami, Koya Barat. Peningkatan jumlah hunian ini memicu tumbuhnya usaha pendukung seperti ruko, pusat kuliner, dan supermarket, yang secara langsung berkontribusi pada penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan.

Selain itu, jembatan ini juga memperlancar distribusi hasil pertanian dari Distrik Muara Tami ke pusat kota. Sebelumnya, perdagangan hasil pertanian hanya terfokus di Pasar Koya, namun kini penjual dapat memasarkan produk ke berbagai titik di Jalan Hamadi–Holtekamp maupun ke pasar dalam kota. Perluasan area penjualan ini tidak hanya meningkatkan pendapatan petani dan pedagang, tetapi juga menambah penerimaan retribusi daerah.

Temuan penelitian ini sejalan dengan Kambu dkk. (2024) yang menyatakan bahwa pembangunan jembatan mampu mendorong pertumbuhan usaha padat karya, meningkatkan serapan tenaga kerja, dan memperkuat perputaran ekonomi lokal yang berdampak positif pada PAD. Hasil ini juga konsisten dengan Adif dkk. (2021), yang menemukan bahwa pembangunan infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan UMKM, terutama melalui kemudahan akses distribusi barang dan jasa (Maulana, 2020). Selain itu, temuan ini mendukung hasil penelitian Sulistiawati dkk. (2024) yang menunjukkan bahwa pembangunan jembatan meningkatkan konektivitas sosial-ekonomi, membuka peluang pengembangan kawasan, dan mendorong pembangunan permukiman.

Secara keseluruhan, pembangunan Jembatan Merah telah menciptakan efek multiplikasi (multiplier effect) yang memperkuat daya saing daerah melalui peningkatan konektivitas, perluasan aktivitas ekonomi, dan diversifikasi sumber pendapatan daerah. Infrastruktur ini tidak hanya memperlancar arus barang dan jasa, tetapi juga menciptakan sinergi antara sektor pariwisata, perdagangan, dan industri kreatif, yang pada akhirnya berkontribusi signifikan terhadap pertumbuhan PAD Kota Jayapura secara berkelanjutan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai perbedaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur Jembatan Merah di Kota Jayapura, dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur strategis ini memberikan dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan PAD. Sejak diresmikan dan beroperasi penuh, Jembatan Merah telah meningkatkan efisiensi dan kemudahan aksesibilitas antara pusat Kota Jayapura dengan wilayah pinggiran, sehingga mengurangi waktu tempuh dan biaya transportasi. Peningkatan konektivitas ini mendorong berkembangnya aktivitas ekonomi di kawasan sekitar jembatan, khususnya di Distrik Muara Tami, Holtekamp, dan Hamadi. Aktivitas ekonomi yang tumbuh di wilayah tersebut meliputi sektor perdagangan, jasa, pariwisata, serta perkembangan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM), yang secara langsung berkontribusi terhadap peningkatan penerimaan daerah melalui pajak daerah, retribusi, dan sumber pendapatan sah lainnya. Selain itu,

keberadaan Jembatan Merah juga menciptakan peluang investasi baru, memperluas basis pajak, dan meningkatkan perputaran ekonomi lokal. Dengan demikian, hasil penelitian ini menegaskan bahwa pembangunan Jembatan Merah tidak hanya memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan PAD, tetapi juga berperan penting dalam memperkuat kemandirian fiskal dan daya saing ekonomi daerah secara berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adif, R. M., Hendri, R., & Almizan. (2021). *Analisis pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi UMKM di Bukit Gado-Gado Kota Padang*. *Jurnal Informatika Ekonomi Bisnis*, 3(4), 161–166. <https://infec.org/index.php/infec/article/download/96/98/>
- Aibinu, M. O., Duffy, K. J., & Moyo, S. (2025). *A Solow–Swan framework for economic growth with memory effect*. *arXiv*. <https://arxiv.org/abs/2508.20100>
- Analisis perkembangan pendapatan daerah dan infrastruktur. (2024). *SCEJ (Shell Civil Engineering Journal)*, 9(2).
- Andrianto, A., Udiansyah, & Yunani, A. (2024). *Effects of road and bridge infrastructure development on the local economy in Tabalong Regency*. *Pancasila International Journal of Applied Social Science*.
- Cai, J., Deng, Z., & Li, L. (2024). *The spatial impact of high bridges on travel accessibility and economic integration in Guizhou, China: A scenario-based analysis*. *Humanities and Social Sciences Communications*, 11, Article 1565. <https://doi.org/10.1057/s41599-024-04106-x>
- Dwiyanti, N., & Kurniati, E. (2025). *Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Bandar Lampung Tahun 2015–2023*. *Journal of Social Science and Multidisciplinary Analysis*, 2(2), 80–99. <https://doi.org/10.59827/jossama.v2i2.66>
- Halim, A. (2022). *Dampak pembangunan Jembatan Yotefa terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Kampung Holtekamp di Distrik Muara Tami Kota Jayapura* (Disertasi, Institut Pemerintahan Dalam Negeri).
- Kambu, S., Simbiak, I. T., & Sudiro, S. (2024). *Analisis perkembangan pariwisata di kawasan pesisir Pantai Holtekamp Kota Jayapura sebagai dampak pembangunan Jembatan Youtefa*. *Jurnal Wilayah, Kota dan Lingkungan Berkelanjutan*, 3(2), 168–187. <https://ftuncen.com/index.php/JWIKAL/article/view/626/457>
- Martias, L. D. (2021). *Statistika deskriptif sebagai kumpulan informasi*. *FIHRIS: Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi*, 16(1), 40–59. <https://doi.org/10.14421/fhrs.2021.161.40-59>
- Maulana, A. A. (2020). *Pengaruh sektor basis, infrastruktur terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Lampung tahun 2010–2018* (Skripsi, Universitas Islam Indonesia). Universitas Islam Indonesia.
- Nugraha, A. T., Prayitno, G., Situmorang, M. E., & Nasution, A. (2020). *The role of infrastructure in economic growth and income inequality in Indonesia*. *Economics & Sociology*, 13(1), 102–115. <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2020/13-1/7>
- Rahimah, N. S. (2009). *Peranan pembangunan infrastruktur terhadap Pendapatan Asli Daerah (Studi Kasus: Kota Banjar)* [Tesis]. Institut Teknologi Nasional (Itenas).
- Role of infrastructure in the Solow growth model. (2021). [Makalah riset].
- Sari, A. N., Brabar, C. H., & Agustinus. (2021). *Impact of Youtefa Bridge development to the community's economic condition on Holtekamp Beach, Jayapura City*.

- ECSoFiM: Economic and Social of Fisheries and Marine Journal*, 9(1), 115–127.
<https://doi.org/10.21776/ub.ecsofim.2021.009.01.09>
- Soamole, M. (2013). *Pengaruh Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap kemampuan daerah dalam menjalankan fungsi pembangunan. Governance Journal*.
- Solihin, A. (2024). *Infrastructure provision and economic growth: Evidence from bridge construction in Bangkalan. Journal of Infrastructure and Regional Development*.
- Strategi peningkatan pendapatan asli daerah (PAD). (2024). *Jurnal UR (Universitas Islam Riau)*.
- Sulistiawati, B. H., Pangesti, R. D., Supriyadi, Fatmawati, L., Rahmawati, R., Setyono, K. J., Sukoyo, ..., & Warsiti. (2024). *Pendampingan pembangunan pondasi jembatan sebagai akses perumahan Permata Jangli tahap 2. Bangun Rekaprima*, 10(1), 120–124.
- Tu, Y., et al. (2025). *Inequality in infrastructure access and its association with health outcomes. Nature Human Behaviour*.
- Wan, G. (2024). *Income inequality effect of public utility infrastructure. World Development*.
- Wildayani Hasibuan, W. (2021). *Pengaruh Pendapatan Asli Daerah terhadap pembangunan infrastruktur daerah Kabupaten Labuhanbatu. Institut Pertanian Bogor*.