




ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF TRANSPORTATION ACCESS ON PRICE DISPARITY AND ECONOMIC GROWTH IN NKRI-RDTL BORDER AREA

Yuliati Sengkoen¹, Margareta Diana Pangastuti²

¹² Universitas Timor, Kota Kefamenanu (85614)

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p>Articles History: Accepted tgl. 06/06/2025 Repaired tgl. 10/06/2025 Approved tgl. 10/06/2025 Available online tgl. 16/06/2025</p>	<p>This study aims to analyze the effect of transportation access on price disparity and economic growth in the border area of the Republic of Indonesia–Democratic Republic of Timor Leste (RI–RDTL). Border areas are known to have complex geographic and economic characteristics, so that road access is a strategic factor in driving economic distribution and growth. This study uses a quantitative approach with the Structural Equation Modeling Partial Least Squares (SEM-PLS) method. A research sample of 100 respondents was selected purposively from economic actors, the community, and related agencies in the border area. The results of the study indicate that road access has a negative and insignificant effect on economic growth ($\beta = -0.182$; $p = 0.127$) as well as on price disparity of goods ($\beta = -0.077$; $p = 0.625$). Conversely, price disparity has a positive and significant effect on economic growth ($\beta = 0.257$; $p = 0.027$). Meanwhile, the indirect effect of road access on economic growth through price disparity is also not significant ($\beta = -0.020$; $p = 0.649$). This finding shows that the existence of road access has not provided a significant impact on economic growth if it is not supported by supporting infrastructure and good governance. Therefore, development of border areas needs to be carried out in an integrated manner through a holistic approach involving strengthening infrastructure, distribution policies, and increasing community capacity.</p>
<p>ISSN-E: 2962-4746 ISSN-P: 2961-8312</p>	
<p>DOI: 10.58290/jmbo.v4i1.412</p>	<p>Keywords: Road Access, Price Disparity, Economic Growth</p>
<p> ©2025. Diterbitkan oleh Jurnal Manajemen Bisnis dan Organisasi (JMBO). Artikel ini memiliki akses terbuka di bawah lisensi CC BY (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)</p>	

PENDAHULUAN

Wilayah perbatasan antara Republik Indonesia dan Republik Demokratik Timor Leste (RI-RDTL) merupakan kawasan strategis yang menyimpan potensi besar untuk pengembangan

ekonomi regional. Namun, hingga saat ini pembangunan di wilayah perbatasan RI-RDTL masih menghadapi berbagai kendala, terutama dalam hal akses transportasi dan disparitas harga barang kebutuhan pokok. Masyarakat yang

tinggal di kawasan ini sering mengalami kesulitan mendapatkan barang dengan harga yang terjangkau, akibat terbatasnya infrastruktur jalan dan konektivitas logistik antarwilayah (Soares et al., 2020).

Kondisi ini tampak nyata di beberapa kabupaten perbatasan, terutama di Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU) dan Belu, Provinsi Nusa Tenggara Timur, yang berbatasan langsung dengan wilayah Timor Leste. Kedua kabupaten ini memiliki karakteristik geografis dan infrastruktur yang berbeda, sehingga menciptakan kesenjangan dalam hal aksesibilitas, distribusi barang, dan harga kebutuhan pokok. Kabupaten Belu yang menjadi pintu utama lintas batas melalui Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Motaain memiliki infrastruktur transportasi yang relatif lebih baik dibandingkan dengan Kabupaten TTU yang aksesibilitasnya masih terbatas. Akibatnya, disparitas harga barang di TTU cenderung lebih tinggi dan distribusi logistik menjadi kurang efisien.

Sementara itu, Timor Leste justru menunjukkan perkembangan pesat dalam pembangunan infrastruktur dasar. Proyek-proyek strategis seperti Pelabuhan Tibar, peningkatan jalan nasional, pengadaan air bersih, dan pengembangan sektor pertanian telah memperkuat fondasi ekonomi negara tersebut (Sofia, 2024). Pelabuhan Tibar, misalnya, dikembangkan sebagai pusat logistik modern yang mampu mempercepat arus barang dan menurunkan biaya distribusi. Kemajuan

ini menegaskan adanya ketimpangan pembangunan antara wilayah perbatasan Indonesia dan Timor Leste yang berdampak langsung terhadap daya saing ekonomi masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia.

Penelitian Messakh et al (2021) menegaskan bahwa sektor transportasi memiliki efek pengganda yang signifikan terhadap distribusi pendapatan dan nilai tambah ekonomi di wilayah Timor Barat. Namun, defisit infrastruktur jalan dan konektivitas masih menjadi hambatan utama. Keterbatasan ini berkontribusi terhadap tingginya biaya logistik, lambatnya distribusi barang, serta kesenjangan harga kebutuhan pokok antarwilayah di perbatasan.

Selain itu, kemajuan infrastruktur di Timor Leste secara tidak langsung turut mempengaruhi kondisi ekonomi masyarakat perbatasan Indonesia. Harga barang yang lebih murah dan lebih mudah diperoleh dari Timor Leste telah menciptakan ketergantungan ekonomi lintas negara, yang pada gilirannya mengancam keberlangsungan pasar lokal dan memperlebar ketimpangan sosial ekonomi (Lay & Wahyono, 2018; Nuradhawati & Kristian, 2022).

Keterbatasan sumber daya, akses, serta alokasi anggaran pembangunan di kawasan perbatasan Indonesia juga menjadi tantangan tersendiri dalam mewujudkan pemerataan pembangunan (Oki & Pangastuti, 2020). Hal ini memunculkan pertanyaan mendasar dan penting untuk dikaji secara ilmiah: sejauh mana akses transportasi memengaruhi

disparitas harga dan bagaimana hal tersebut berdampak pada pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan.

Berdasarkan fenomena tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh akses transportasi terhadap disparitas harga serta implikasinya terhadap pertumbuhan ekonomi lokal, dengan studi kasus pada dua kabupaten perbatasan RI-RDTL, yaitu Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU) dan Kabupaten Belu. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam merumuskan kebijakan pembangunan wilayah perbatasan yang inklusif, berkelanjutan, dan berbasis keadilan spasial, demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara merata di kawasan strategis tersebut.

LANDASAN TEORI

1. Akses Transportasi

Akses transportasi memegang peranan penting dalam mendukung aktivitas ekonomi dan pemerataan pembangunan wilayah, terutama di kawasan perbatasan yang memiliki karakteristik geografis dan infrastruktur yang masih terbatas. Rodrigue (2020) menyatakan bahwa infrastruktur transportasi yang memadai dapat menurunkan biaya logistik, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan sektor ekonomi lokal. Konsep akses transportasi mencakup berbagai dimensi seperti ketersediaan dan kualitas infrastruktur, konektivitas antarwilayah, waktu

tempuh, serta biaya transportasi yang secara langsung mempengaruhi efektivitas mobilitas barang dan manusia (Zhang et al., 2021).

Di wilayah perbatasan antara Republik Indonesia dan Timor Leste (RI-RDTL), keterbatasan infrastruktur seperti jalan, jembatan, dan sarana transportasi menjadi kendala utama yang menghambat kelancaran distribusi barang kebutuhan pokok (Soares et al., 2020). Messakh et al (2021) menambahkan bahwa sektor transportasi memiliki efek pengganda yang signifikan terhadap nilai tambah ekonomi daerah dan distribusi pendapatan. Namun, dampak tersebut tidak optimal apabila tidak disertai dengan ketersediaan infrastruktur yang memadai serta manajemen transportasi yang efisien.

2. Disparitas Harga Barang

Disparitas harga barang merupakan fenomena perbedaan harga komoditas pokok antarwilayah yang seringkali diakibatkan oleh perbedaan akses logistik, biaya distribusi, serta efisiensi sistem transportasi (T. Chen et al., 2023; Dukhovnov & Barbieri, 2022). Variasi harga tersebut dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain perbedaan ketersediaan infrastruktur transportasi, biaya transportasi dan distribusi, serta regulasi perdagangan antarwilayah (Ponce et al., 2023; Shen & Zhao, 2023).

Dimensi utama yang menjadi indikator disparitas harga mencakup variasi harga komoditas pokok, biaya distribusi dan logistik, ketersediaan produk, efisiensi pasar, serta pengaruh

kebijakan perdagangan (MARTONO, 2020). Kondisi ini terlihat nyata di wilayah perbatasan RI-RDTL, di mana harga barang kebutuhan pokok dari Timor Leste cenderung lebih murah dibandingkan dengan harga barang di wilayah Indonesia, hal ini disebabkan oleh infrastruktur logistik yang lebih maju di sisi Timor Leste, seperti keberadaan Pelabuhan Tibar dan jalan nasional yang telah dibangun dengan baik (Sofia, 2024). Penelitian Lay & Wahyono (2018) menunjukkan bahwa ketimpangan harga ini mendorong masyarakat untuk lebih bergantung pada produk impor dari negara tetangga, yang pada akhirnya menurunkan daya saing pasar domestik dan memperlebar kesenjangan ekonomi lintas batas.

3. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah kemudahan akses terhadap pasar, bahan baku, dan distribusi produk akhir (Todaro & Smith, 2009). Infrastruktur transportasi yang memadai merupakan prasyarat penting bagi peningkatan produktivitas dan investasi daerah (Todaro & Smith, 2009). Nuban et al (2024) memperkuat hal tersebut dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa perdagangan lintas batas yang didukung oleh infrastruktur yang baik mampu meningkatkan pendapatan masyarakat dan mendorong aktivitas ekonomi lokal.

Namun demikian, pertumbuhan ekonomi yang tidak merata dapat

menimbulkan dinamika sosial seperti kecemburuan sosial, kompetisi tidak sehat, dan tekanan terhadap budaya lokal. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi di wilayah perbatasan perlu dilaksanakan dengan prinsip keadilan spasial dan keberlanjutan agar dapat mendorong kesejahteraan masyarakat secara inklusif (Nuradhawati & Kristian, 2022).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode Structural Equation Modeling Partial Least Squares (SEM-PLS). Metode ini dipilih karena mampu menguji hubungan antar konstruk laten secara simultan serta mengakomodasi data yang tidak berdistribusi normal. Variabel yang diteliti meliputi akses jalan sebagai variabel eksogen, serta disparitas harga barang dan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel endogen. SEM-PLS juga memungkinkan analisis pengaruh langsung maupun tidak langsung (mediasi) antar variabel tersebut. Analisis ini digunakan untuk memahami bagaimana akses transportasi memengaruhi disparitas harga dan pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan RI-RDTL secara komprehensif.

Penelitian dilakukan secara spesifik adalah di wilayah perbatasan Republik Indonesia dengan Republik Demokratik Timor Leste (RI-RDTL), tepatnya di dua Kabupaten, yaitu Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU) dan Kabupaten

Belu, yang dikenal memiliki karakteristik geografis dan ekonomi khusus. Waktu penelitian berlangsung pada bulan Februari – April 2025.

Populasi dalam penelitian ini terdiri dari sekitar 400 orang yang meliputi pelaku ekonomi, masyarakat, dan instansi terkait di wilayah perbatasan RI-RDTL. Kelompok populasi ini dipilih karena memiliki peran dan keterlibatan langsung dalam aspek akses transportasi, distribusi harga barang, serta pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Sampel penelitian berjumlah 100 responden yang diambil secara purposive sampling, dengan mempertimbangkan kriteria bahwa responden memiliki pengetahuan dan pengalaman yang relevan mengenai kondisi akses jalan, disparitas harga, dan pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan. Jumlah sampel ini memenuhi ketentuan minimal untuk analisis Structural Equation Modeling Partial Least Squares (SEM-PLS), yaitu minimal sepuluh kali jumlah indikator konstruk yang digunakan dalam penelitian.

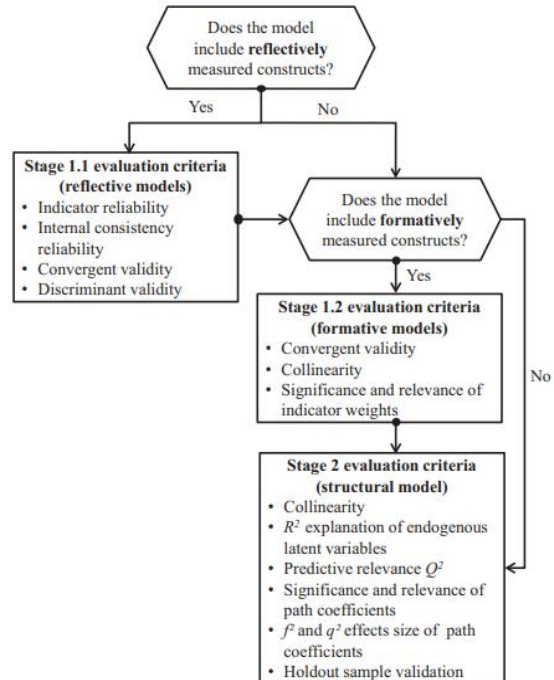
HASIL DAN PEMBAHASAN

1. HASIL

1.1 Uji Model Konstruk

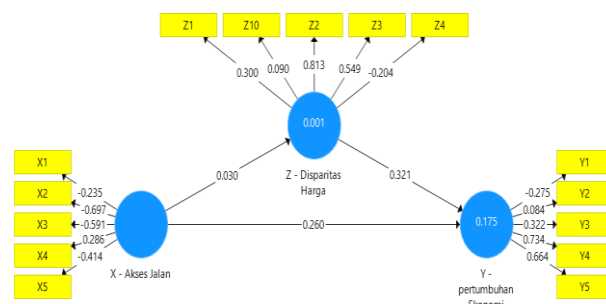
Pengujian model konstruk pada penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan SEM-PLS dengan menilai model reflektif, yang menunjukkan bahwa indikator (proksi) dipengaruhi oleh konstruk laten. Evaluasi awal dilakukan melalui nilai outer loading atau reliabilitas indikator, di mana

indikator dengan nilai di atas 0,7 dianggap memiliki komunalitas yang baik terhadap konstruk laten.



Gambar 1. Evaluasi SEM-PLS
 Sumber: (Henseler et al., 2015)

Menurut Ali et al (2018), nilai ambang batas 0,7 menunjukkan bahwa indikator dapat menjelaskan minimal 50% varians konstruk. Namun demikian, dalam konstruk baru, indikator dengan nilai antara 0,4 hingga 0,7 masih dapat diterima selama nilai AVE (Average Variance Extracted) tidak rendah (Hair et al., 2019; Henseler et al., 2015).



Gambar 2. Uji kebagusan konstruk

Dalam penelitian ini, seluruh outer loading bernilai di atas 0,7, sehingga semua indikator dianggap valid dan reliabel tanpa perlu penghapusan. Oleh karena itu, model tetap dipertahankan dalam bentuk orisinal. Hal ini menunjukkan bahwa variabel laten seperti marketing dapat diukur secara akurat melalui dimensi produk, tempat, promosi, dan harga, serta dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut dalam pengujian hipotesis dan pemodelan hubungan antar variabel.

2. Validitas dan Reliabilitas Konstruk

Pengujian validitas dan reliabilitas konstruk dilakukan dengan mengacu pada nilai Cronbach's Alpha, Rho_A, Composite Reliability (CR), dan Average Variance Extracted (AVE). Hasil pengujian disajikan pada tabel berikut :

Tabel 2. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Konstruk

Variabel	Cronbach's Alpha	Rho_A	Composite Reliability	Average Variance Extracted
X - Akses Jalan	0.263	0.265	0.730	0.575
Z - Pertumbuhan Ekonomi	0.259	0.262	0.729	0.574
Y - Disparitas Harga	0.073	0.082	0.672	0.517

Berdasarkan Tabel 2, nilai Composite Reliability seluruh konstruk berada di atas 0,7, dan nilai AVE melebihi 0,5, yang menunjukkan bahwa masing-masing konstruk memiliki validitas konvergen yang memadai (Hair Jr et al., 2017). Meskipun nilai Cronbach's Alpha dan Rho_A relatif rendah, hal ini masih dapat

diterima karena model menggunakan pendekatan multidimensi dan nilai AVE sudah memenuhi kriteria minimum. Dengan demikian, konstruk akses jalan, pertumbuhan ekonomi, dan disparitas harga dinyatakan valid dan reliabel untuk digunakan dalam analisis lebih lanjut.

3. Validitas Diskriminan

Validitas diskriminan dalam penelitian ini diuji menggunakan dua pendekatan, yaitu kriteria Fornell-Larcker dan rasio Heterotrait-Monotrait (HTMT). Berdasarkan kriteria Fornell-Larcker, validitas diskriminan terpenuhi apabila akar kuadrat dari nilai AVE lebih besar daripada korelasi antar konstruk. Hasil pengujian disajikan dalam Tabel 2 berikut :

Tabel 3. Kriteria Fornell-Larcker

Konstruk	X - Akses Jalan	Z - Pertumbuhan Ekonomi	Y - Disparitas Harga
X - Akses Jalan	0.758		
Z - Pertumbuhan Ekonomi	-0.201	0.758	
Y - Disparitas Harga	-0.077	0.271	0.719

Berdasarkan tabel 3 di atas, Nilai akar kuadrat AVE (ditandai tebal) lebih tinggi dibandingkan korelasi antar konstruk lainnya, sehingga validitas diskriminan dapat dikatakan terpenuhi, meskipun hanya variabel motivasi yang secara eksplisit memenuhi kriteria ideal menurut hasil PLS.

Selanjutnya, validitas diskriminan juga diuji melalui rasio HTMT yang memberikan ukuran lebih ketat dalam

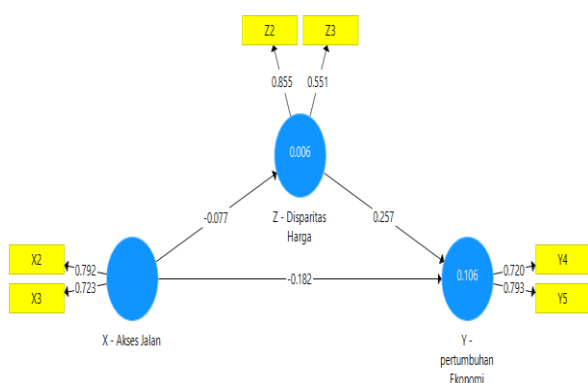
menilai kejelasan antar konstruk. Hasil pengujian HTMT disajikan di bawah ini:

Tabel 4 Rasio HTMT

Konstruk	X - Akses Jalan	Z - Pertumbuhan Ekonomi	Y - Disparitas Harga
X - Akses Jalan	0.758		
Z - Pertumbuhan Ekonomi	-0.201	0.758	
Y - Disparitas Harga	-0.077	0.271	0.719

Berdasarkan hasil Tabel 4, nilai HTMT masing-masing konstruk berada di bawah ambang batas 1, sehingga dapat disimpulkan bahwa validitas diskriminan dalam model ini telah terpenuhi baik menurut kriteria Fornell-Larcker maupun HTMT (Ab Hamid et al., 2017; Roemer et al., 2021). Dengan demikian, konstruk yang digunakan layak untuk dianalisis lebih lanjut.

Pada penelitian ini, modelling telah memenuhi standar validitas diskriminan menurut rasio HTMT begitu juga pada kriteria Fornell-Larcker.



Gambar 1. Hasil uji model outer setelah sunting

4. Nilai Model Prediktif

Untuk menilai kekuatan prediktif model struktural, digunakan nilai R-squared (R^2) dan F-squared (f^2). Nilai R^2 menunjukkan seberapa besar proporsi varians pada konstruk endogen yang dapat dijelaskan oleh konstruk eksogen. Berdasarkan hasil pengujian, variabel *Disparitas Harga* memiliki nilai R^2 sebesar 0,106 dengan nilai adjusted sebesar 0,088. Ini berarti bahwa sebesar 8,8% varians pada *Disparitas Harga* dapat dijelaskan oleh *Akses Jalan*. Sementara itu, *Pertumbuhan Ekonomi* memiliki nilai R^2 yang sangat rendah, yaitu 0,006, menunjukkan kontribusi penjelasan variabel independen terhadap variabel ini sangat kecil.

Tabel 5. Nilai R-Square

Konstruk	R Square	R Square Adjusted
Z - Pertumbuhan Ekonomi	0.006	-0.004
Y - Disparitas Harga	0.106	0.088

Berdasarkan tabel 5 di atas, ini tujuannya untuk mengevaluasi pengaruh prediktor terhadap konstruk dependen secara individual, digunakan nilai **F-squared (f^2)**. Nilai ini mengukur kekuatan pengaruh masing-masing konstruk eksogen. Berdasarkan hasil, pengaruh *Akses Jalan* terhadap *Disparitas Harga* memiliki nilai f^2 sebesar 0,037, yang termasuk kategori pengaruh lemah. Sementara pengaruhnya terhadap *Pertumbuhan Ekonomi* sebesar 0,006 yang juga tergolong sangat lemah. Begitu pula pengaruh *Pertumbuhan Ekonomi* terhadap *Disparitas Harga* hanya sebesar 0,074, juga masuk dalam kategori lemah.

Tabel 6. Nilai F-square

Konstruk	Y Disparitas Harga	Z Pertumbuhan Ekonomi
X - Akses Jalan	0.037	0.006
Z - Pertumbuhan Ekonomi	0.074	-

Dengan demikian, meskipun model memiliki kemampuan prediktif terbatas, hasil ini tetap memberikan gambaran awal mengenai hubungan antara akses transportasi, disparitas harga, dan pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan.

5. Hasil Evaluasi Kecocokan Model (Model Fit)

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan SmartPLS, diperoleh informasi mengenai nilai kecocokan model (model fit) sebagaimana disajikan pada Tabel 7 berikut :

Tabel 7. Hasil Evaluasi Model Fit

Indikator	Saturated Model	Estimated Model
SRMR	0.168	0.168
d_ULS	0.593	0.593
d_G	0.163	0.163
Chi-Square	103.833	103.833
NFI	-3.606	-3.606

Berdasarkan tabel 7, dapat dilihat bahwa Nilai Standardized Root Mean Square Residual (SRMR) sebesar 0.168 menunjukkan tingkat ketidaksesuaian model yang cukup tinggi terhadap data karena melebihi ambang batas ideal < 0.08, mengindikasikan bahwa model struktural belum menunjukkan kecocokan yang baik secara keseluruhan. Selain itu, nilai d_ULS sebesar 0.593 dan

d_G sebesar 0.163 juga mengindikasikan ketidaksesuaian model meskipun tidak memiliki batas baku, namun nilai yang relatif tinggi ini menandakan potensi deviasi antara model dan data empiris. Uji Chi-Square sebesar 103.833 mengonfirmasi adanya selisih antara data model dengan data observasi, diperkuat oleh nilai Normed Fit Index (NFI) yang negatif (-3.606), jauh dari ambang batas ideal ≥ 0.90 , yang merupakan indikasi kuat adanya masalah serius dalam estimasi model. Dengan demikian, hasil evaluasi model fit ini menunjukkan bahwa model yang dibangun belum memenuhi kriteria kecocokan yang memadai dan perlu dilakukan evaluasi ulang terhadap struktur model serta kualitas data agar diperoleh estimasi yang lebih representatif.

6. Estimasi Koefisien Jalur

Uji selanjutnya adalah melihat signifikansi pengaruh antar variabel dengan melihat nilai koefisien parameter dan nilai signifikansi T statistik yaitu melalui metode *bootstrapping*.

Tabel 8 Tabel uji korelasi

Nilai Langsung	Jalur β	Mea n	St.De v	T- Stat	Sig.
X à Y	0.18 2	0.18 6	0.119	1.527	0.12 7
X à Z	0.07 7	0.11 4	0.158	0.488	0.62 5
Z à Y	0.25 7	0.26 4	0.116	2.215	0.02 7
X à Z à Y	0.02 0	0.02 6	0.044	0.455	0.64 9

Berdasarkan tabel 8, dapat dilihat

bahwa model koefisien jalur, hubungan variable Disparitas Harga dan Pertumbuhan Ekonomi berpengaruh secara signifikan ($p < 0.05$) dengan besaran koefisien jalur 0,257.

2. Pembahasan Penelitian

Penelitian ini menemukan bahwa akses jalan (X) berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (Y) dengan koefisien $\beta = -0.182$ dan $p\text{-value} = 0.127$ (>0.05). Artinya, secara statistik tidak ada bukti bahwa peningkatan akses jalan secara langsung mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan RI-RDTL. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan jalan saja belum cukup memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi daerah tersebut. Penemuan ini sejalan dengan Messakh et al (2021) yang menegaskan bahwa meskipun sektor transportasi memiliki potensi efek pengganda yang tinggi, keterbatasan infrastruktur dan defisit kualitas menghambat dampak ekonominya. Dalam konteks penelitian ini, kondisi infrastruktur jalan mungkin masih belum memadai, belum terintegrasi dengan baik, atau belum didukung oleh faktor lain seperti fasilitas logistik dan layanan transportasi yang efisien. Oleh karena itu, peningkatan kualitas dan manajemen akses jalan perlu diintegrasikan dengan pembangunan infrastruktur pendukung agar dapat mendorong pertumbuhan ekonomi secara signifikan.

Hasil analisis menunjukkan bahwa akses jalan (X) berpengaruh negatif dan

tidak signifikan terhadap disparitas harga (Z) dengan koefisien $\beta = -0.077$ dan $p\text{-value} = 0.625$ (>0.05). Ini mengindikasikan bahwa perbaikan akses jalan belum mampu menekan atau mengurangi disparitas harga antar wilayah di kawasan perbatasan. Kondisi ini diperkuat oleh temuan Soares et al (2020) yang menyebutkan bahwa sebagian besar jaringan infrastruktur di wilayah tersebut masih kurang memadai, sehingga distribusi barang masih mengalami hambatan yang berujung pada ketimpangan harga. Biaya logistik yang tinggi akibat akses yang terbatas menyebabkan disparitas harga tetap tinggi. Dengan demikian, hasil penelitian ini menggarisbawahi bahwa akses jalan harus dikembangkan dengan kualitas yang memadai dan didukung kebijakan yang efektif agar mampu mengurangi disparitas harga secara nyata.

Penelitian ini menemukan bahwa disparitas harga (Z) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (Y) dengan koefisien $\beta = 0.257$ dan $p\text{-value} = 0.027$ (<0.05). Artinya, disparitas harga yang ada di wilayah perbatasan ternyata memiliki kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Temuan ini sejalan dengan studi Nuban et al (2024) yang mengungkapkan bahwa perdagangan lintas batas yang memanfaatkan perbedaan harga dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat setempat. Disparitas harga dalam konteks ini bukan semata masalah, tetapi juga merupakan cerminan adanya peluang pasar dan

dinamika ekonomi yang aktif. Namun, perlu diwaspadai agar disparitas ini tidak menimbulkan ketimpangan sosial yang berlebihan. Penelitian ini menunjukkan bahwa disparitas harga dapat menjadi salah satu motor penggerak ekonomi di kawasan perbatasan, selama diiringi dengan pengelolaan yang baik dan kebijakan yang tepat untuk menjamin keadilan dan keberlanjutan ekonomi.

Efek mediasi akses jalan terhadap pertumbuhan ekonomi melalui disparitas harga ditemukan tidak signifikan dengan koefisien $\beta = -0.020$ dan $p\text{-value} = 0.649$ (>0.05). Ini berarti bahwa akses jalan tidak memberikan pengaruh tidak langsung terhadap pertumbuhan ekonomi melalui mekanisme pengurangan atau perubahan disparitas harga. Hasil ini mendukung temuan Nuradhawati & Kristian (2022) dan Soares et al (2020) yang menyoroti kendala lain di wilayah perbatasan, seperti kualitas sumber daya manusia yang rendah, koordinasi kelembagaan yang lemah, dan infrastruktur yang belum memadai secara menyeluruh. Dengan kata lain, meskipun akses jalan adalah salah satu elemen penting, tanpa dukungan komprehensif dari aspek sosial, kelembagaan, dan kebijakan, peran akses jalan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi secara tidak langsung melalui disparitas harga tidak dapat terealisasi. Oleh karena itu, pembangunan wilayah perbatasan harus mengedepankan strategi holistik yang menggabungkan perbaikan infrastruktur dengan peningkatan kapasitas masyarakat dan sinergi antar pemangku

kepentingan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tentang Analisis Pengaruh Akses Jalan Terhadap Disparitas Harga dan Pertumbuhan Ekonomi, maka peneliti menarik kesimpulan bahwa :

1. Akses Jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.
2. Akses Jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Disparitas Harga.
3. Disparitas Harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.
4. Efek mediasi akses jalan terhadap pertumbuhan ekonomi melalui disparitas harga ditemukan tidak signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ab Hamid, M. R., Sami, W., & Sidek, M. H. M. (2017). Discriminant validity assessment: Use of Fornell & Larcker criterion versus HTMT criterion. *Journal of Physics: Conference Series*, 890(1), 12163.
- Ali, F., Rasoolimanesh, S. M., Sarstedt, M., Ringle, C. M., & Ryu, K. (2018). An assessment of the use of partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM) in hospitality research. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 30(1), 514-538.
- Andari, I., Hasibuan, A. S., & Klau, I. H. (2024). Analisis Pendapatan Petani Jagung Desa Lasaen Kecamatan

- Malaka Barat Kabupaten Malaka. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Organisasi*, 3(1), 15-20. <https://doi.org/10.58290/jmbo.v3i1.249>
- Chen, T., Zhou, Y., Zou, D., Wu, J., Chen, Y., Wu, J., & Wang, J. (2023). Deciphering china's socio-economic disparities: A comprehensive study using nighttime light data. *Remote Sensing*, 15(18), 4581.
- Chen, X., Cheng, Q., Hao, Y., & Liu, Q. (2020). GDP growth incentives and earnings management: evidence from China. *Review of Accounting Studies*, 25, 1002-1039.
- Dukhovnov, D., & Barbieri, M. (2022). County-level socio-economic disparities in COVID-19 mortality in the USA. *International Journal of Epidemiology*, 51(2), 418-428.
- Fang, D., Liu, D., & Kwan, M.-P. (2025). Evaluating spatial variation of accessibility to urban green spaces and its inequity in Chicago: Perspectives from multi-types of travel modes and travel time. *Urban Forestry & Urban Greening*, 104, 128593.
- Hafeez, A., Dangel, W. J., Ostroff, S. M., Kiani, A. G., Glenn, S. D., Abbas, J., Afzal, M. S., Afzal, S., Ahmad, S., & Ahmed, A. (2023). The state of health in Pakistan and its provinces and territories, 1990-2019: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2019. *The Lancet Global Health*, 11(2), e229-e243.
- Hair, J. F., Risher, J. J., Sarstedt, M., & Ringle, C. M. (2019). When to Use and How to Report the Results of PLS-SEM. *European Business Review*, 31(1), 2-24.
- Hair Jr, J. F., Matthews, L. M., Matthews, R. L., & Sarstedt, M. (2017). PLS-SEM or CB-SEM: updated guidelines on which method to use. *International Journal of Multivariate Data Analysis*, 1(2), 107-123.
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2015). A new criterion for assessing discriminant validity in variance-based structural equation modeling. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 43, 115-135.
- Javed, M. F., Jadoon, A. K., Malik, A., Sarwar, A., Ahmed, M., & Liaqat, S. (2022). Gender wage disparity and economic prosperity in Pakistan. *Cogent Economics & Finance*, 10(1), 2067021.
- Lay, J. R. B. B., & Wahyono, H. (2018). *Dampak pengembangan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Motaain pada kawasan perbatasan RI-RDTL di Kabupaten Belu Provinsi Nusa Tenggara Timur terhadap kegiatan perdagangan*. Universitas Diponegoro.
- Mahasyahputra, B. A., Wulandari, P., Maharani, E. D., Rahman, A. H., & Sahara, S. (2023). Analisis Perbandingan Sistem Logistik Jakarta dengan Papua. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(14), 208-216.
- Martono, M. (2020). Manfaat Pendidikan Dasar bagi Anggota Koperasi

- Simpan Pinjam Credit Union Pancur Kasih Tempat Pelayanan Bengkayang. *Jurnal Ekonomi Integra*, 10 (2), 98.
- Messakh, T. A., Rustiadi, E., Putri, E. I. K., & Fauzi, A. (2021). Dampak Sektor Transportasi Terhadap Perekonomian di Timor Barat: Suatu Analisis Model Input-Output (IO). *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 9(2), 127-141.
- Nuban, Y., Ballo, F. W., & Tiwu, M. I. H. (2024). Dampak Perdagangan Lintas Batas Terhadap Perekonomian Masyarakat Lokal di Wilayah Perbatasan Wini-Timor Leste. *Journal of Business, Finance, and Economics (JBFE)*, 5(2), 356-369.
- Nuradhawati, R., & Kristian, I. (2022). Pelaksanaan Pembangunan Ekonomi Dalam Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Di Wilayah Perbatasan Indonesia-Timor Leste: Studi Kasus Kabupaten Belu Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Academia Praja: Jurnal Magister Ilmu Pemerintahan*, 5(1), 29-42.
- Nur Bhakti Pertiwi, W. (2023). Strategi Pengembangan Usaha Produk Fashion Lokal (Studi Kasus Thenblank). *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Organisasi*, 2(2), 37-45. <https://doi.org/10.58290/jmbo.v2i2.176>
- Oki, K. K., & Pangastuti, M. D. (2020). Peran Sumber Daya Pada Pertumbuhan Ekonomi Daerah Perbatasan Timor Leste. *E-Journal Ekonomi Bisnis Dan Akuntansi*, 7(2), 98-103.
- Ponce, P., Yunga, F., Larrea-Silva, J., & Aguirre, N. (2023). Spatial determinants of income inequality at the global level: The role of natural resources. *Resources Policy*, 84, 103783.
- Rai, S. S., Rai, S., & Singh, N. K. (2021). Organizational resilience and social-economic sustainability: COVID-19 perspective. *Environment, Development and Sustainability*, 23, 12006-12023.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems*. Routledge.
- Roemer, E., Schuberth, F., & Henseler, J. (2021). HTMT2—an improved criterion for assessing discriminant validity in structural equation modeling. *Industrial Management & Data Systems*, 121(12), 2637-2650.
- Sengkoen, Y., Akoit, M. Y., & Korbaffo, Y. A. (2024). Analisis Pendapatan Pelaku Usaha Sebelum Dan Selama Covid-19 Di Wilayah Perbatasan RI-RDTL. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Organisasi*, 2(2), 152-160. <https://doi.org/10.58290/jmbo.v2i2.211>
- Shen, C., & Zhao, X. (2023). How does income inequality affects economic growth at different income levels? *Economic Research-Ekonomika Istraživanja*, 36(1), 864-884.
- Shen, C., Zhou, Z., Lai, S., Lu, L., Dong, W., Su, M., Zhang, J., Wang, X., Deng, Q., & Chen, Y. (2020). Measuring spatial accessibility and

within-province disparities in accessibility to county hospitals in Shaanxi Province of Western China based on web mapping navigation data. *International Journal for Equity in Health*, 19, 1-13.

Soares, G. L., Hidayati, A. N., & Gai, A. M. (2020). Analisa Kebutuhan Infrastruktur Di Kawasan Perbatasan Indonesia dan Timor Leste (Desa Asumanu, Tohe Dan Maumutin). *Jurnal Plano Buana*, 1(1), 1-10.

Sofia. (2024). *Melihat Infrastruktur Timor Leste*.

<https://www.smsperkasa.com/blog/melihat-infrastruktur-timor-leste>

Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2009). *Economic development*. Pearson education.

Wasicek, P. J., Gebran, S. G., Ngaage, L. M., Liang, Y., Ottochian, M., Morrison, J. J., Rasko, Y., Liang, F., Grant, M. P., & Nam, A. J. (2019). Contemporary characterization of injury patterns, initial management, and disparities in treatment of facial fractures using the National Trauma Data Bank. *Journal of Craniofacial Surgery*, 30(7), 2052-2056.

Zhang, Y., Sun, M., Yang, R., Li, X., Zhang, L., & Li, M. (2021). Decoupling water environment pressures from economic growth in the Yangtze River Economic Belt, China. *Ecological Indicators*, 122, 107314.