

BAB VI

KESIMPULAN, SARAN, DAN KETERBATASAN STUDI

Penelitian ini mencoba melihat hubungan antara ketersediaan infrastruktur dengan pertumbuhan output propinsi- propinsi di Indonesia. Pemilihan infrastruktur ini didasarkan pada definisi Bank Dunia dalam membagi infrastruktur dalam tiga kelompok besar, yaitu Infrastruktur Ekonomi, Sosial dan Administrasi/Institusi. Infrastruktur yang diuji pada studi ini meliputi Infrastruktur Ekonomi yang diwakili air bersih, panjang jalan negara-propinsi-kabupaten, kapasitas listrik dan sambungan telpon. Infrastruktur Administrasi/Sosial yang diwakili pengeluaran pembangunan, pengeluaran rutin, jumlah PNS. Dan Infrastruktur Sosial yang diwakili sekolah menengah (SMA) dan tempat tidur rumah sakit.

VI.1 Kesimpulan

- a). Hasil estimasi dengan menggunakan *fixed-effect* menunjukkan bahwa terdapat delapan variabel yang signifikan pada α sebesar 5%. Variabel- variabel tersebut adalah air, jalan, listrik, pengeluaran pembangunan, pengeluaran rutin, jumlah PNS, sekolah menengah (SMA), dan dummy krisis. Sementara itu terdapat dua variabel yang tidak signifikan yaitu telepon dan tempat tidur rumah sakit.
- b). Dari delapan variabel yang signifikan terhadap output yaitu, Infrastruktur Ekonomi (air, jalan, dan listrik), Infrastruktur Sosial (jumlah SMA), Infrastruktur Administrasi/Institusi (pns pengeluaran pembangunan, dan pengeluaran rutin) dan dummy krisis, diestimasi untuk seluruh Indonesia (26 propinsi), listrik mempunyai nilai elastisitas yang terbesar yaitu sebesar 0,256, disusul oleh pendidikan sebesar 0,197, lalu PNS sebesar 0,197, jalan sebesar 0,163, air sebesar 0,068, pengeluaran pembangunan sebesar 0,059, dan pengeluaran rutin sebesar 0,037. Sedangkan dummy krisis mempunyai nilai elastisitas negatif terhadap output sebesar (-0,118).
- c). Berdasarkan hasil penelitian ini dapat dikatakan Infrastruktur Ekonomi memiliki pengaruh yang lebih besar dari pada kedua jenis infrastruktur lainnya yaitu Infrastruktur Sosial dan Administrasi/Institusi. Kesimpulan ini didasari hasil estimasi variabel jalan (Infrastruktur Ekonomi) yang memiliki pengaruh yang paling besar terhadap pertumbuhan output (PDRB). Dengan elastisitas sebesar 0,256 jika dibandingkan

dengan variabel yang lain, listrik mempunyai elastisitas yang paling besar. Selanjutnya Variabel Infrastruktur Ekonomi lain yang paling besar pengaruhnya terhadap output setelah listrik adalah jalan dengan elastisitas sebesar 0,163. Serta variabel air dengan elastisitas sebesar 0.068.

d). Krisis ekonomi tahun 1997 dan 1998 memberikan pengaruh yang negatif sebesar (-0,118) bagi pertumbuhan ekonomi yang diwakili pertumbuhan output (PDRB). Hal ini sesuai dengan teori dalam hubungannya dengan pembangunan infrastruktur, krisis ekonomi menyebabkan semakin berkurangnya investasi di sektor infrastruktur.

VI.2 Saran

1. Pemerintah perlu memberi perhatian terhadap pembangunan infrastruktur terutama infrastruktur yang memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi seperti listrik, pendidikan, PNS, dan Jalan. Berdasarkan temuan empiris di atas didapat variabel Listrik sebagai variabel yang paling berpengaruh bagi pertumbuhan. Sehingga disarankan pemerintah lebih menaruh perhatian terhadap penambahan kapasitas listrik. Sehingga dapat mendorong perekonomian dikarenakan listrik merupakan infrastruktur vital dalam mendorong pertumbuhan ekonomi.
2. Diperlukannya juga perhatian pemerintah dalam membangun Infrastruktur Sosial dan Administrasi/Institusi, tidak hanya berkonsentrasi dalam membangun infrastruktur ekonomi saja. Didasari hasil temuan di atas ternyata Infrastruktur Sosial dan Administrasi/Institusi juga mempunyai pengaruh besar dalam mendorong pertumbuhan output. Dalam Infrastruktur Sosial pentingnya meningkatkan kualitas maupun kuantitas sekolah- sekolah menengah. Dalam Infrastruktur Administrasi/Institusi diperlukannya meningkatkan kualitas dan jumlah PNS yang selama ini dianggap masih kurang maksimal kinerjanya.
3. Selain mengejar pertumbuhan, pemerataan pembangunan hendaknya juga diperhatikan oleh pemerintah, karena dalam jangka panjang interkoneksi berbagai infrastruktur tersebut secara meluas akan memberikan potensi pertumbuhan yang lebih baik dibandingkan jika terpusat. Hal ini dapat dibuktikan dengan cukup besarnya pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di setiap propinsi.

VI.3 Keterbatasan Studi

- a). Karena berbagai keterbatasan yang ada, seperti kesulitan dalam pencarian data, studi ini belum melihat segi kualitas infrastruktur. Oleh karena itu, saran untuk studi lebih lanjut adalah memasukan sisi kualitas infrastruktur ke dalam proses perhitungan/estimasi. Terutama untuk Infrastruktur Administrasi/Institusi yang sebaiknya menggunakan index kualitas suatu institusi ataupun index korupsi (*corruption index*). Dikarenakan keterbatasan data maka penulis menggunakan variabel pengeluaran pemerintah dan jumlah pegawai negeri sipil (PNS) dalam mewakili infrastruktur Administrasi/Institusi.
- b). Keterbatasan lain pada penggunaan data pada penelitian ini adalah, data yang digunakan untuk mengkaji pengaruh atau peran infrastruktur seharusnya mempunyai rentang waktu (*time series*) yang panjang sebagaimana yang dilakukan pada penelitian-penelitian sebelumnya. Hal ini dimaksudkan untuk melihat pengaruh infrastruktur terhadap perekonomian yang bersifat jangka panjang. Dengan menggunakan data dengan rentang waktu yang panjang akan memberikan gambaran pengaruh infrastruktur di suatu negara dengan lebih akurat.
- c). Untuk melihat dampak infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dalam studi ini masih mengasumsikan dampak yang terjadi berbentuk dampak langsung. Sementara untuk dampak tidak langsung masih belum terjelaskan pada studi ini. Oleh karena itu, saran untuk studi selanjutnya adalah agar dapat menggunakan berbagai metodologi penelitian yang ada yang memungkinkan melihat atau memasukan dampak tidak langsung infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi.
- d). Kemudian keterbatasan lainnya adalah jenis infrastruktur yang dianalisis dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, tiga jenis Infrastruktur yaitu Ekonomi, Sosial dan Administrasi/Institusi, masih diwakili oleh beberapa jenis infrastruktur saja. Padahal untuk Infrastruktur Ekonomi terdapat variabel infrastruktur lainnya yang dapat mewakili seperti bandara, kereta api, kanal, jembatan, dsb. Dengan demikian, secara komprehensif berbagai jenis infrastruktur yang ada dapat diketahui bentuk pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi, di samping juga belum banyaknya studi empiris mengenai jenis infrastruktur yang belum dibahas dalam penelitian ini.

e). Keterbatasan lainnya adalah tidak dimasukkannya sektor swasta atau *private capital* dalam penelitian ini. Padahal dalam mendorong pertumbuhan ekonomi diperlukannya juga sektor swasta sebagai pelaku usaha. Ini dikarenakan dalam penelitian ini penulis hanya berusaha melihat pengaruh dari infrastruktur publik terhadap pertumbuhan output Indonesia dengan asumsi *ceteris paribus*.

