

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Pada suatu perekonomian, investasi merupakan kegiatan yang memiliki peranan penting. Kegiatan ini dapat berperan dalam pertumbuhan perekonomian dan pembangunan suatu negara atau daerah. Investasi dapat berasal dari luar negeri berupa penanaman modal asing (*foreign direct investment*), maupun berasal dari dalam negeri berupa penanaman modal pengusaha atau pelaku ekonomi dalam negeri. Dalam pengambilan keputusan berinvestasi tentunya dibutuhkan suatu insentif bagi para pelaku ekonomi untuk berusaha, salah satunya adalah ketersediaan infrastruktur yang dapat mendukung kegiatan perekonomian. Dalam merangsang pertumbuhan ekonomi, selain tingkat suku bunga dalam negeri, faktor penggerak investasi adalah tersedianya infrastruktur yang memadai sehingga dapat meyakinkan para investor bahwa usaha mereka dapat berkembang dengan baik.

Dalam World Bank Report 1994 dan majalah Priority Outcome No. 3 edisi Februari 2003, infrastruktur dibagi kedalam tiga golongan. Pertama, Infrastruktur Ekonomi yang merupakan aset fisik dalam menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), *public works* (jalan, bendungan, saluran irigasi dan drainase) serta sektor transportasi (jalan kereta api, angkutan pelabuhan, dan lapangan terbang). Kedua, Infrastruktur Sosial yang merupakan aset dalam mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, pusat kesehatan) serta untuk rekreasi (taman, museum, dan lain- lain). Dan terakhir, Infrastruktur Administrasi/Institusi yang meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi, serta kebudayaan.

Kesadaran akan pentingnya infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi telah dimulai dari zaman Adam Smith pada tahun 1776, yang menyatakan bahwa “*Good roads, canals, and navigable rivers, by diminishing the expense of carriage, put the remote parts of the country more nearly upon a level with those in the neighboring town. They are upon that account the greatest of all improvements*”. bahwa ketersediaan infrastruktur menghasilkan eksternalitas positif, karena dapat meningkatkan produktifitas dari pelaku usaha dengan berkurangnya

beban usaha yang harus ditanggung. Menurut hasil studi Bank Dunia (1994),<sup>1</sup> bahwa faktor utama yang menyebabkan percepatan pertumbuhan ekonomi dunia abad ke-20 dibandingkan beberapa abad sebelumnya adalah karena kemajuan teknologi dan pertumbuhan pembangunan infrastruktur.

Secara keseluruhan, keadaan infrastruktur Indonesia dibandingkan dengan negara-negara tetangga dapat dianggap kurang baik. Pada tabel dibawah, dapat dilihat posisi Indonesia berada pada peringkat terbawah diantara 12 negara ASEAN (World Bank 2005). Kondisi kelistrikan Indonesia menempati nomor 2 dari bawah dan kondisi jaringan telepon tetap menempati peringkat terakhir. Secara umum, dapat dikatakan bahwa dari sisi infrastruktur Indonesia merupakan negara ASEAN yang kurang menarik bagi investasi.

**Tabel 1-1**  
**Kondisi Umum Infrastruktur Indonesia tahun 2000**

Indikator	Indonesia (2000)	Peringkat dalam ASEAN
Tingkat elektrifikasi (%)	53	11 dari 12 negara
Jaringan telepon tetap (%)	4	12 dari 12 negara
Jumlah pemohon mobile phone (%)	6	9 dari 12 negara
Akses air bersih (%)	78	7 dari 11 negara
Jaringan jalan raya (km per 1000 penduduk)	1.7	8 dari 12 negara

Sumber : Bank Dunia (2005)

Sebenarnya perekonomian Indonesia selama hampir tiga dekade, yaitu dari tahun 1970 hingga tahun 1997 menunjukkan stabilitas kinerja yang cukup baik. Pada masa itu Produk Domestik Bruto (PDB) riil tumbuh rata-rata 7 % per-tahun dan inflasi terkendali pada tingkat satu digit. Pendapatan perkapita meningkat lebih dari 10,57 kali yaitu dari sekitar US\$ 100 di tahun 1970 menjadi sekitar US\$ 1.057 di tahun 1997 dan jumlah penduduk miskin menurun dari sekitar 60% pada 1970 menjadi sekitar 11% pada tahun 1996 (World Bank, 2006).

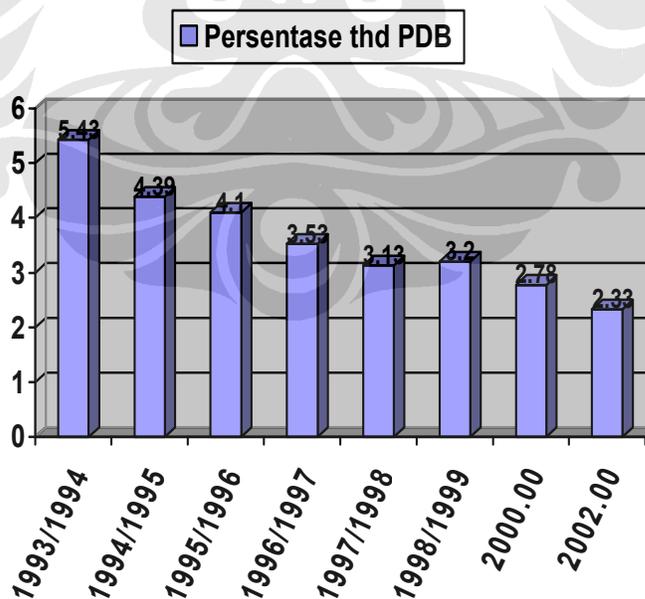
Namun pada pertengahan tahun 1997 terjadi krisis ekonomi yang ditunjukkan dengan melemahnya nilai tukar rupiah. Dampak yang ditimbulkan dari krisis ekonomi adalah

<sup>1</sup> The World Bank Report, "Infrastructure for Development", 1994

melambatnya pertumbuhan ekonomi menjadi 4,7% pada paruh kedua tahun 1997. Dengan terdepresiasinya nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat yang cukup besar, inflasi membumbung tinggi dari sekitar 12,6 % pada tahun 1997 menjadi 73,1% pada tahun 1998. Sebagai akibatnya terjadi kelesuan kegiatan produksi yang tercermin dari penurunan Produk Domestik Bruto (PDB) yang mencapai 13,2 % pada tahun 1998 dibandingkan PDB tahun 1997.

Dampak krisis ekonomi terhadap sektor infrastruktur mengakibatkan posisi infrastruktur dalam kondisi dilematis, porsi pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur memiliki kecenderungan menurun. Meskipun sejak desentralisasi pemerintah pusat sudah memindahkan beberapa tanggung jawab ke pemerintah daerah namun pengeluaran infrastruktur pada tingkat pemerintah daerah juga tidak meningkat banyak untuk menggantikan penurunan pengeluaran pemerintah pusat. Hal ini kurang mendukung bagi iklim investasi usaha karena pembangunan infrastruktur baru yang menurun, demikian juga dana untuk memelihara infrastruktur yang sudah ada.

**Gambar 1-1**  
**Persentase Belanja Infrastruktur Pemerintah Terhadap PDB**



Sumber : BPS, 2003

Setelah krisis ekonomi pembangunan infrastruktur di Indonesia praktis hanya berjalan di tempat, bahkan cenderung mengalami kemunduran. Berdasarkan Gambar 3-1 terlihat bahwa porsi pembiayaan bagi pembangunan infrastruktur mengalami kecenderungan menurun. Pada tahun 1993/1994, belanja infrastruktur pemerintah mencapai 5,34 % dari total PDB, dan ditahun 2002 menurun menjadi sebesar 2,33 % dari total PDB. Hal ini dapat dilihat pada grafik diatas yang menunjukkan penurunan belanja infrastruktur Pemerintah.

Dari segi pemerataan pembangunan infrastruktur, secara umum diketahui bahwa pembangunan infrastruktur di Indonesia mengalami ketimpangan. Infrastruktur pulau Jawa dapat dikatakan sudah maju jika dibandingkan dengan infrastruktur di luar Pulau Jawa. Dapat dilihat output atau PDRB pulau Jawa menghasilkan lebih dari 60% total output Indonesia (World Bank 1994). Oleh sebab itu, perkembangan infrastruktur masih sangat timpang antara daerah tertinggal diluar pulau Jawa dengan daerah maju di pulau Jawa. Masih terjadi jarak yang besar, sehingga tidak mengherankan apabila terjadi perbedaan yang besar juga antara pertumbuhan dan pembangunan ekonomi daerah- daerah tertinggal di Indonesia.

Suatu daerah yang tidak memiliki sumberdaya (baik manusia maupun alam) serta kurangnya insentif yang ditawarkan (prasarana infrastruktur, perangkat keras dan lunak, keamanan dan sebagainya) dapat menyebabkan suatu daerah tertinggal dalam pembangunan. Untuk mengejar ketinggalan dari daerah lainnya, terdapat beberapa alternatif pengembangan suatu daerah. Alternatif tersebut dapat berupa investasi yang langsung diarahkan pada sektor produktif atau investasi pada bidang *social-overhead* seperti pembangunan jalan, fasilitas kesehatan, pendidikan dan prasarana infrastruktur lainnya. Pilihan ditentukan oleh kondisi dan ciri daerah serta masalah institusionalnya (Azis, 1994).

Pemerintah menyadari bahwa infrastruktur merupakan komponen penting dalam merangsang pertumbuhan ekonomi, oleh karena itu untuk mengantisipasi krisis pembangunan infrastruktur, sejak tahun 2005 pemerintah membentuk Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) di bawah Menteri Koordinator Perekonomian. KKPPI selanjutnya telah menetapkan rencana penyelesaian sejumlah kebijakan dalam rangka memepercepat penyediaan infrastruktur. Salah satu usaha pemerintah adalah juga dengan mengadakan *Indonesia Infrastructure Summit*. Konfrensi ini telah berlangsung dua kali yaitu pada tahun 2005<sup>2</sup> dan 2006<sup>3</sup>. Pertemuan ini ditujukan untuk menggalang dana dari para

---

<sup>2</sup> *Indonesia Infrastructure Summit 2005*”, Jakarta, 17-18 Januari 2005

investor demi berbagai proyek pembangunan infrastruktur yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia.

Selama ini, pemerintah telah mengeluarkan banyak waktu, tenaga dan dana untuk pembangunan di seluruh wilayah Indonesia, namun hasil dari pembangunan infrastruktur ini masih dirasa belum maksimal. Serta pembangunan infrastruktur di Indonesia biasanya masih diutamakan dalam membangun Infrastruktur Ekonomi yang merupakan aset fisik dalam menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi, seperti jalan, listrik, air bersih, telepon. Padahal keberadaan Infrastruktur Sosial seperti rumah sakit, puskesmas, dan sekolah dapat berperan dalam membangun sumberdaya manusia (*human capital*) melalui kesehatan dan pendidikan, sehingga dapat berkontribusi terhadap kemajuan perekonomian. Dalam penelitiannya, Ramirez (1998) menyebutkan bahwa ada hubungan timbal balik (*two-way relationship*) antara *human capital* dan pertumbuhan ekonomi.

Begitupun juga Infrastruktur Administrasi/Institusi, yang berbeda dari infrastruktur fisik dan modal manusia. Pentingnya peran institusi dalam pembangunan dan pertumbuhan ekonomi telah lama diketahui dari sejak Adam Smith hingga David Landes (1998). Dengan Infrastruktur Administrasi/Institusi yang baik maka akan mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan efisiensi yang dapat mempengaruhi kinerja ekonomi. Oleh sebab itulah, sangat menarik untuk diteliti jenis infrastruktur manakah (Ekonomi, Sosial, atau Administrasi/Institusi) yang paling besar sumbangan atau kontribusinya terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia selama tahun 1993 – 2004.

## **I.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan gambaran di atas dan melihat dari kenyataan di atas maka diperlukan suatu studi yang dapat menggambarkan serta membuktikan seberapa besar peran faktor produksi yang diwakili oleh Infrastruktur Ekonomi (jalan, listrik, air, dan telepon), Infrastruktur Sosial (sekolah, dan tempat tidur rumah sakit) dan Infrastruktur Administrasi/Institusi (jumlah PNS, pengeluaran pembangunan, dan pengeluaran rutin) dalam pengaruh dan kontribusinya terhadap output yang diwakili oleh PDRB per tenaga kerja, agar dapat ditentukan arah kebijakan pemerintah dalam pengembangan infrastruktur dan institusi di Indonesia, serta memberikan rekomendasi kepada pihak terkait. Hal ini akan sangat bermanfaat sebagai

---

<sup>3</sup> *Indonesia Infrastructure Summit 2006*”, Jakarta, 1-3 November 2006

pedoman bagi pihak terkait, khususnya pemerintah pusat dan daerah untuk dapat memperkirakan seberapa besar potensi perekonomian yang dapat dihasilkan dari pembangunan Infrastruktur Ekonomi, Sosial dan Administrasi/Institusi. Oleh sebab itu, pada penelitian ini, masalah yang ingin diteliti adalah besarnya pengaruh Infrastruktur Ekonomi, Sosial dan Administrasi/Institusi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per tenaga kerja yang dihasilkan oleh suatu daerah atau propinsi di Indonesia.

Berdasarkan permasalahan diatas tersebut, maka penelitian ini akan berusaha untuk menjawab beberapa pertanyaan berikut ini :

1. Apakah faktor produksi yang diwakili oleh Infrastruktur Ekonomi (jalan, listrik, air, dan telepon), Infrastruktur Sosial (sekolah menengah SMA dan tempat tidur rumah sakit) dan Infrastruktur Administrasi/Institusi (jumlah PNS, pengeluaran pembangunan, dan pengeluaran rutin) mempunyai pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi propinsi- propinsi di Indonesia?
2. Jenis infrastruktur yang manakah (Ekonomi, Sosial, atau Administrasi/Institusi) yang memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi daerah?
3. Sejauh mana faktor krisis dalam memberi pengaruh bagi pertumbuhan ekonomi dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur di Indonesia?

### **I.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan-pertanyaan diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui apakah faktor produksi yang diwakili oleh Infrastruktur Ekonomi (jalan, listrik, air, dan telepon), Infrastruktur Sosial (sekolah menengah SMA dan tempat tidur rumah sakit) dan Infrastruktur Administrasi/Institusi (jumlah PNS, belanja anggaran, dan belanja rutin) mempunyai pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi propinsi di Indonesia.
2. Mengetahui jenis infrastruktur yang manakah (Ekonomi, Sosial, atau Administrasi/Institusi) yang memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi daerah.
3. Mengetahui sejauh mana faktor krisis dalam memeberi pengaruh bagi pertumbuhan ekonomi dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

#### I.4 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan tujuan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka hipotesis awal yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah:

1. Pembangunan Infrastruktur Ekonomi, Sosial, dan Administrasi/Institusi mempunyai hubungan positif dengan pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu pembangunan infrastruktur diduga secara signifikan mempunyai pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi PDRB per tenaga kerja.
2. Faktor krisis ekonomi tahun 1997 dan 1998 memberi pengaruh negatif terhadap pertumbuhan pertumbuhan ekonomi dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

#### I.5 Metodologi Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini, metodologi penelitian yang akan digunakan terdiri dari studi literatur, pengolahan data sekunder dan juga analisa pada hasil penelitian. Data yang akan digunakan merupakan data panel dari *time series* dan *cross section* data Infrastruktur 26 propinsi di Indonesia. Untuk menganalisa data panel dapat dilakukan melalui tiga macam pendekatan yaitu pendekatan kuadrat terkecil (*pooled least square*), pendekatan efek tetap (*fixed effect*) dan pendekatan efek acak (*random effect*). Metode ini harus memenuhi asumsi statistik sehingga diperlukan pengujian pelanggaran asumsi statistik yang meliputi uji heteroskedastisitas, multikolinearitas dan autokorelasi. Mengadopsi model yang digunakan oleh Canning(1999) dalam penelitiannya mengenai kontribusi infrastruktur terhadap output agregat di berbagai negara, setelah berbagai pengembangan, maka model yang akan digunakan penulis dalam penelitian ini adalah :

$$PDRB_{it} = \alpha_{it} + \sum \beta \text{Infraekonomi}_{it} + \sum \gamma \text{Infrasosial}_{it} + \sum \delta \text{Infragov}_{it} + \rho Dkrisis_{it} + u_{it} \quad (1.1)$$

$$PDRB_{it} = \alpha_{it} + \beta_1 jl_{it} + \beta_2 tel_{it} + \beta_3 air_{it} + \beta_4 listrk_{it} + \gamma_1 pend_{it} + \gamma_2 tmptdrrs_{it} + \delta_1 pns_{it} + \delta_2 pengpemb_{it} + \delta_3 pengrutin_{it} + \rho Dkrisis_{it} + u_{it} \quad (1.2)$$

PDRB	= $\ln$ PDRB riil per tenaga kerja di propinsi i pada tahun t
jl	= $\ln$ panjang jalan per tenaga kerja di propinsi i pada tahun t. Panjang jalan yang digunakan adalah semua jalan yang termasuk dalam golongan jalan negara, jalan propinsi dan jalan kabupaten/kotamadya maupun jumlah jalur yang ada tetapi hanya mengambil jalan yang dalam kondisi bagus dan sedang saja. Ini diambil karena jalan yang rusak dan rusak parah tidak atau hanya sedikit saja mempunyai nilai ekonomis (km/tenaga kerja)
tel	= $\ln$ jumlah sambungan telpon per tenaga kerja di propinsi i pada tahun t (unit/tenaga kerja)
air	= $\ln$ jumlah kapasitas air bersih per tenaga kerja di propinsi i pada tahun t yang tercatat oleh Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) setempat ( $m^3$ /tenaga kerja)
listrk	= $\ln$ kapasitas terpasang listrik per tenaga kerja di propinsi i pada tahun t (Mw/tenaga kerja)
pend	= $\ln$ jumlah sekolah menengah SMA per tenaga kerja di propinsi i pada periode t (sekolah/tenaga kerja)
tmptdrrs	= $\ln$ banyaknya tempat tidur di rumah sakit per tenaga kerja di propinsi i pada periode t (tempat tidur/tenaga kerja)
pns	= $\ln$ jumlah pegawai negeri sipil per tenaga kerja di provinsi i pada periode t (PNS/Tenaga kerja)
pengpemb	= $\ln$ total jumlah pengeluaran pembangunan yang dianggarkan oleh pemerintah daerah setempat per tenaga kerja di propinsi i pada periode t. Untuk menghindari <i>double counting</i> , total pengeluaran pembangunan yang digunakan tidak mengikutsertakan pengeluaran sektor sumberdaya air, transportasi, pendidikan, dan kesehatan.
pengrutin	= $\ln$ total jumlah pengeluaran rutin yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah setempat per tenaga kerja di propinsi i pada periode t
Dkrisis	= Dummy krisis

## I. 6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penyajian penelitian, akan digunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

- **BAB I (Pendahuluan)**  
Bab ini akan menguraikan latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, hipotesa penelitian, metodologi penelitian, serta sistematika penulisan.
- **BAB II (Landasan Teori dan Studi Empiris)**  
Bab ini berisi landasan teori yang merupakan penulusuran teori-teori yang relevan dengan masalah penelitian.
- **BAB III (Kondisi Infrastruktur di Indonesia)**  
Pada bab ini akan diuraikan secara deskriptif mengenai kondisi yang sebenarnya dalam pembangunan infrastruktur publik, disertai dengan penjelasan mengenai hambatannya.
- **BAB IV (Metodologi Penelitian)**  
Pada bab ini akan dibahas mengenai metodologi penelitian, penggunaan data, variabel serta metode regresi yang digunakan dalam penelitian.
- **BAB V (Analisa Hasil dan Pembahasan)**  
Bab ini berisi penjelasan hasil estimasi dan analisis yang memaparkan berbagai temuan empiris yang diperoleh pada penelitian ini.
- **BAB VI (Kesimpulan, Saran, dan Keterbatasan Studi)**  
Bab ini akan berisi kesimpulan dari keseluruhan penulisan skripsi. Selain itu, akan dikemukakan juga kelemahan-kelemahan dari penelitian yang dilakukan serta saran untuk perumus kebijakan.