

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur merupakan bukti dari perkembangan suatu wilayah atau daerah. Ketersediaan infrastruktur mempengaruhi salah satu diantaranya aktivitas investasi, perdagangan, produktivitas dari tenaga kerja, akses pada lapangan pekerjaan, kesejahteraan masyarakat sehingga inilah yang menjadi alasan utama pembangunan infrastruktur menjadi sangat penting. Kondisi geografis dan pola persebaran penduduk dapat mempengaruhi jenis dan sifat infrastruktur yang dibutuhkan pada satu wilayah. Secara langsung maupun tidak langsung pembangunan infrastruktur akan memiliki dampak pada pertumbuhan ekonomi dikarenakan infrastruktur menjadi salah satu alat bagi berkembangnya sektor-sektor lain seperti sektor primer (Bottini dan Kao, 2013).

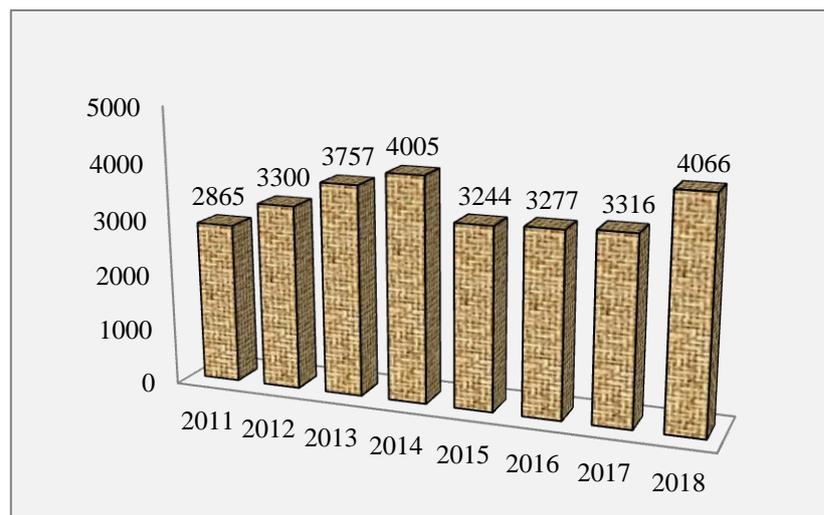
Hasil pemanfaatan dan pengolahan dari sektor ini perlu untuk dipasarkan keluar wilayah/daerah, selain itu pembangunan infrastruktur mampu membuka keterisolasian satu wilayah agar bisa terhubung dengan wilayah lain. Pengelolaan sumberdaya yang dimiliki pada suatu wilayah sangat penting, untuk itu perlu dilakukan pembangunan infrastruktur agar mampu mendorong proses perekonomian (Warsilan & Noor, 2015). Menurut Prasetyo dan Firdaus (2009) permasalahan infrastruktur masih menjadi permasalahan penting, bukan di Indonesia saja akan tetapi pada beberapa wilayah lainnya termasuk Papua.

Pembangunan infrastruktur di Papua kerap mengalami keterlambatan dalam progresnya dan tidak sejalan dengan penetapan rencana yang didasarkan pada pengaturan urutan kerja. Kondisi ini disebabkan karena cuaca yang selalu berubah-ubah, kondisi geografis dan kondisi topografi di beberapa wilayah seperti wilayah pesisir serta wilayah pegunungan yang tidak sama, kesulitan bahan material, dan keamanan kurang kondusif. Disamping itu, masih ada permasalahan lain yakni sulitnya pembebasan lahan, pembebasan lahan merupakan hal yang cukup krusial sehingga memerlukan pendekatan sosiologi dan kultur dengan tokoh masyarakat adat setempat (Bank Dunia, 2009).

Wilayah Papua sangat besar dan bervariasi sehingga pembangunan ekonominya menghadapi tantangan dan rintangan seperti minimnya sarana prasarana, biaya konstruksi tinggi, kepadatan penduduk yang rendah dan keragaman kebudayaan yang ekstrim. Pertumbuhan ekonomi di wilayah Papua selama ini terkonsentrasi di daerah pesisir sedangkan di wilayah pedalaman seperti pegunungan unit ekonomi masih berpusat pada pertanian dan dana dari pemerintah pusat untuk menyambung hidup. Untuk mengubah kondisi ini penduduk meminta agar pemerintah melakukan pembangunan infrastruktur di wilayah Papua (Bank Dunia, 2009a).

Berdasarkan permintaan pembangunan infrastruktur tersebut pemerintah terus mendorong untuk percepatan pembangunan dalam rangka pemerataan dengan komitmen dan upaya untuk terus melanjutkan pembangunan infrastruktur (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011). Hingga saat ini pembangunan di Papua sudah mengalami perkembangan yang cukup baik

dikarenakan beberapa tokoh adat yang berada pada wilayah tertentu sudah menyepakati untuk bekerjasama membangun Papua lebih baik. Kondisi ini yang sebelumnya menjadi permasalahan dan tantangan dalam pembangunan di wilayah Papua. Wilayah pedalaman di Papua barang-barang yang masuk dari luar wilayah sangat mahal sehingga masyarakat membutuhkan ketersediaan jalan yang memadai supaya ongkos pengiriman barang tidak mahal. Pada tahun 2018 kondisi jalan di Papua sepanjang 27830 km dalam kondisi baik, dengan adanya jalan yang baik diharapkan dapat membantu masyarakat yang berada di wilayah pedalaman untuk mendapatkan diantaranya akses ke pendidikan, pelayanan kesehatan dan lain-lain. Pembangunan jalan terpanjang pada tahun 2018 sepanjang 4066 km yang berarti di setiap wilayah pesisir dan wilayah pegunungan sudah memiliki jalan dalam kondisi baik (BPS Papua, 2019).

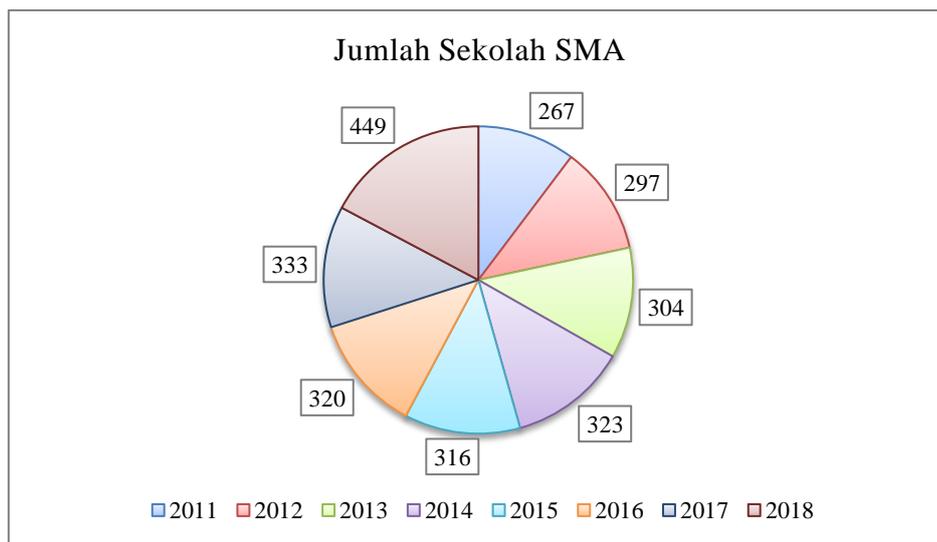


Sumber: BPS Papua, Berbagai tahun

Gambar 1.1 Perkembangan Pembangunan Jalan di Papua Tahun 2011-2018

Pertumbuhan ekonomi juga dapat ditunjang melalui perbaikan dalam infrastruktur pendidikan. Pendidikan berperan penting dalam pengembangan

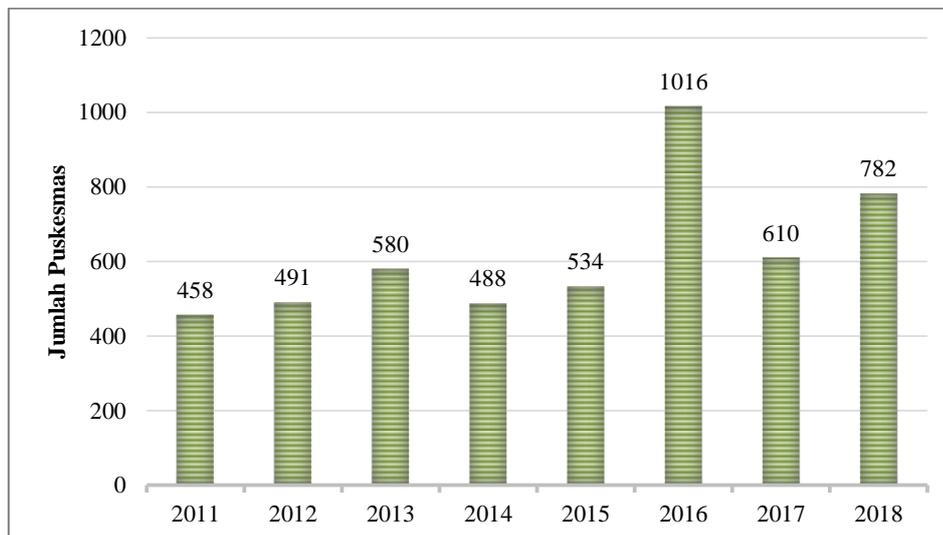
kapasitas seperti melatih kemampuan, pengalaman, keahlian pada masyarakat untuk menyerap teknologi modern supaya menciptakan pertumbuhan dan pembangunan yang berkelanjutan (Todaro, 2003). Upaya pemerintah dalam meningkatkan kualitas daya saing manusia di Papua dengan membangun infrastruktur pendidikan yang berkualitas di setiap wilayah terpencil. Hal ini penting dilakukan pemerintah agar setiap masyarakat dapat mengakses pendidikan yang berkualitas dan mudah. Pada tahun 2011-2018 perkembangan infrastruktur pendidikan bervariasi, namun secara keseluruhan pembangunan gedung sekolah SMA sebanyak 2609 unit yang tersebar di beberapa wilayah pesisir dan pegunungan. Pembangunan gedung sekolah SMA tertinggi pada tahun 2018 sebanyak 449 unit yang berarti di setiap wilayah pesisir dan wilayah pegunungan sudah memiliki gedung sekolah SMA (BPS Papua, 2019a).



Sumber: BPS Papua, Berbagai tahun

Gambar 1.2 Perkembangan Pembangunan Sekolah SMA di Papua Tahun 2011-2018

Tingkat kesehatan masyarakat yang rendah mampu menurunkan produktivitas sehingga akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Upaya dalam meningkatkan kesehatan masyarakat pemerintah membangun dan memperbaiki sarana prasarana kesehatan di berbagai kabupaten yang berada pada wilayah pesisir dan pegunungan, upaya ini bertujuan agar membantu memudahkan penduduk dengan biaya terjangkau ke tempat pelayanan kesehatan (Bank Dunia, 2009b). Pembangunan maupun perbaikan yang dilakukan pemerintah pada periode penelitian ini sudah tersebar di masing-masing kabupaten/kota setiap tahunnya. Pada tahun 2011-2018 infrastruktur kesehatan (puskesmas) sebanyak 4959 unit yang tersebar di wilayah pesisir maupun pegunungan Papua.



Sumber: BPS Papua, Berbagai tahun

Gambar 1.3 Perkembangan Jumlah Puskesmas di Papua Tahun 2011-2018

Berdasarkan upaya-upaya yang sudah dilakukan pemerintah dalam menyediakan sarana prasarana yang berkualitas, dengan menetapkan peraturan atau regulasi dan investasi melalui perbaikan, peningkatan sarana prasarana yang rusak

serta pembangunan baru diharapkan mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah Papua (Basri, 2002).

Kontribusi infrastruktur untuk kinerja ekonomi secara agregat salah satu diantaranya untuk investasi atau membuat keputusan dalam mengambil kebijakan dalam berinvestasi. Investasi dalam konteks ini adalah investasi pemerintah di proksi dengan belanja modal yang merupakan penempatan sejumlah dana atau barang dalam jangka panjang untuk memperoleh manfaat ekonomi, sosial atau manfaat lainnya. Investasi pemerintah daerah dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) tercermin melalui belanja modal yang dianggarkan setiap tahunnya. Apabila peningkatan penerimaan APBD kabupaten/kota di suatu provinsi ternyata tidak diikuti dengan peningkatan dana yang dialokasikan untuk investasi, maka akan berdampak pada penyediaan sarana fisik dan prasarana yang tidak memadai bagi daerah kabupaten/kota yang mengalami pemekaran (Arini & Kusuma, 2019).

Daya serap belanja modal yang belum optimal menyebabkan timbulnya permasalahan di Papua. Seperti polemik yang terjadi dalam sengketa tanah seringkali menyebabkan keterlambatan dalam penyerapan belanja modal untuk tanah, sehingga daya serapnya sangat rendah. Salah satu faktor dominan yang menyebabkan kondisi ini bisa terjadi adalah minimnya kepemilikan sertifikat tanah pada masyarakat, baik itu personal maupun kelompok/tanah adat (Bappeda Papua, 2018). Pada tahun 2011-2018 rata-rata belanja modal sebesar 12,50 persen. Namun, secara keseluruhan belanja modal mengalami fluktuasi terlihat pada tahun 2015 merupakan belanja modal tertinggi yaitu sebesar 16,85 persen kemudian

pada tahun 2016 sebesar 15,43 mengalami penurunan 1,42 persen dari tahun sebelumnya (Direktorat Jenderal Perimbangan dan Keuangan, 2019). Handayani & Saleh (2017) menyatakan bahwa belanja modal mempunyai peran penting dalam pertumbuhan ekonomi.

Pembangunan infrastruktur seharusnya mampu menyediakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat, akan tetapi permasalahan mendasar yang dihadapi Papua di bidang ketenagakerjaan adalah rendahnya kualitas tenaga kerja. Pendidikan dan keahlian rendah, jenis pekerjaan yang dilakukan pun adalah yang tidak membutuhkan *skill* tinggi, seperti bertani. Dampaknya pendapatan yang diterima juga relatif kecil. Tenaga kerja di Papua setiap tahun mengalami fluktuasi pada periode Agustus 2011-2018 jumlah penduduk bekerja paling tinggi pada tahun 2018 sebanyak 2.068,346 jiwa atau sekitar 13,75 persen (Keadaan Angkatan Kerja Papua, 2018).

Modal manusia merupakan salah satu faktor penting dalam proses pertumbuhan ekonomi. Dengan modal manusia yang berkualitas kinerja ekonomi diyakini juga akan lebih baik. Kebijakan pembangunan yang tidak mendorong peningkatan kualitas manusia hanya akan membuat daerah yang bersangkutan tertinggal dari daerah yang lain, termasuk dalam hal kinerja ekonominya. Dengan kata lain, peningkatan kualitas modal manusia diharapkan juga akan memberikan manfaat dalam mengurangi ketimpangan antardaerah yang merupakan persoalan pelik bagi negara dengan wilayah yang luas dan tingkat keragaman sosial ekonomi yang tinggi (Brata, 2002). Modal manusia diproksi menggunakan indeks pembangunan manusia. Shome & Tondon (2010) menyatakan bahwa Indonesia

adalah satu-satunya negara dengan korelasi tinggi antara PDB dan HDI. Jika dilihat IPM Papua dari tahun 2011-2018 berada pada kategori rendah dengan poin kurang dari 60, ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang dilakukan pada masing-masing wilayah kurang optimal.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan persoalan pembangunan infrastruktur yang telah dijelaskan menimbulkan pertanyaan dalam penelitian ini yaitu apakah pembangunan infrastruktur dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Papua?

1.3 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah dapat diuraikan tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Papua.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Secara Teoritis

Riset ini dapat memberikan kontribusi ilmiah pada kajian tentang pembangunan infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi dan bisa menjadi acuan baru mengenai perkembangan ekonomi serta pembangunan infrastruktur.

1.4.2 Secara Praktis

Riset ini dapat memberikan informasi serta gambaran mengenai kondisi infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di setiap wilayah Papua bagi pihak yang bergulat pada percepatan pembangunan infrastruktur atau pembuat kebijakan serta

masyarakat selaku pengguna dari infrastruktur yang disediakan. Dengan analisis yang dipaparkan dalam penelitian ini dapat bermanfaat untuk memperbanyak pengetahuan mengenai perkembangan perekonomian dan infrastruktur.

1.5 Lingkup Penelitian

Penelitian ini akan menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Papua dalam kurun waktu 2011-2018. Lingkup area penelitian meliputi 40 Kabupaten/Kota di pulau Papua yang tersebar di Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat, terdiri dari 2 kota yaitu Jayapura dan Sorong kemudian terdapat 38 kabupaten antara lain Merauke, Jayawijaya, Jayapura, Nabire, Kepulauan Yapen, Biak Numfor, Paniai, Puncak Jaya, Mimika, Boven Digoel, Mappi, Asmat, Yahukimo, Pegunungan Bintang, Tolikara, Sarmi, Keerom, Waropen, Supiori, Mamberamo Raya, Nduga, Lanny Jaya, Mamberamo Tengah, Yalimo, Puncak, Dogiyai, Intan Jaya, Deiyai, Fakfak, Kaimana, Teluk Wondama, Teluk Bintuni, Manokwari, Sorong Selatan, Sorong, Raja Ampat, Tambrau, Maybrat. Dalam penelitian ini pembangunan infrastruktur hanya difokuskan pada infrastruktur jalan, pendidikan dan kesehatan.

1.6 Sistematika Tesis

Penyusunan tesis ini dibagi dalam lima bagian, yang disajikan dengan sistematika seperti berikut:

1. Bagian pertama merupakan bab pendahuluan yang memuat tentang motif kerangka dari isu yang menarik untuk diteliti, rumusan dari persoalan yang

digunakan, maksud atau tujuan dalam melakukan penelitian, manfaat atau kegunaan, lingkup, serta penyusunan penelitian.

2. Bagian kedua meliputi kajian pustaka yang memaparkan tentang teori mengenai pertumbuhan ekonomi dan infrastruktur, studi empiris, kerangka konseptual menunjukkan alur pemikiran penelitian terkait variabel-variabel yang digunakan dengan didukung dengan teori dan bukti empiris serta model penelitian yang digunakan.
3. Bagian ketiga menguraikan tentang mekanisme penelitian yang mencakup jenis, definisi operasional dan pengukuran variabel, teknik analisis data serta kriteria pengujian hipotesis.
4. Bagian keempat membahas gambaran umum dari objek penelitian yaitu kondisi perekonomian dan infrastruktur di Papua, analisis deskriptif, hasil regresi dan pembuktian hipotesis, pembahasan akan memaparkan variabel yang mempunyai pengaruh dengan mengacu kepada konsep atau teori serta studi empiris.
5. Bagian kelima merupakan bab penutup yang mencakup kesimpulan, implikasi penelitian, kekurangan dalam penelitian ini serta arah untuk penelitian selanjutnya.