

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan dan menjadi bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintah, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintahan (Soemardi dan Reini, 2009).

Ketersediaan infrastruktur juga akan mempercepat pemerataan pembangunan melalui pembangunan infrastruktur yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing antar wilayah sehingga mendorong investasi baru, lapangan pekerjaan baru, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat. 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).

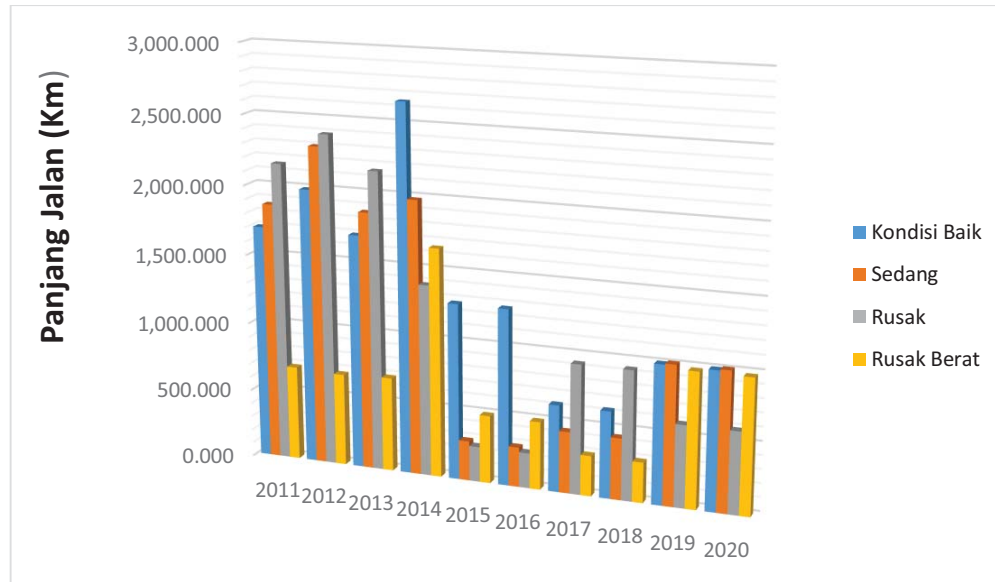
Hasil pemanfaatan dan pengolahan dari sektor primer perlu untuk dipasarkan keluar wilayah atau daerah, selain itu pembangunan infrastruktur mampu membuka keterisolasian satu wilayah agar bias terhubung dengan wilayah lain. Pengelolaan sumberdaya yang dimiliki pada suatu wilayah sangat penting, untuk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

Wilayah Papua Barat cukup luas 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 Barat selama ini terkonsentrasi di daerah pesisir sedangkan di daerah 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 Provinsi Papua Barat (Bank Dunia, 2009).

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). Kondisi infrastruktur khususnya infrastruktur panjang jalan yang saat ini dirasakan sangat mengganggu arus lalu lintas jika mereka pergi bekerja atau mengirimkan barang yang akan dijual ke pasar domestik ataupun diekspor. Kerusakan jalan menyebabkan ketidakefisienan waktu dalam berkendara dan terganggunya distribusi barang dan jasa. Berdasarkan permasalahan yang muncul dalam penelitian ini adalah bahwa kondisi infrastruktur kabupaten atau kota di Provinsi Papua Barat menunjukkan kurang memadai. Kondisi infrastruktur yang kurang memadai akan mengurangi daya tarik investor dan wisatawan baik asing maupun domestik yang akan masuk ke Provinsi Papua Barat sehingga pada akhirnya akan mengganggu aktivitas perekonomian masyarakat.

Di wilayah pedalaman Provinsi Papua Barat barang-barang yang masuk dari luar wilayah sangat mahal sehingga masyarakat membutuhkan ketersediaan jalan yang memadai supaya ongkos pengiriman barang tidak mahal. Pada tahun 2020 tercatat kondisi jalan di Provinsi Papua Barat sepanjang 996,84 Km dalam kondisi baik, sepanjang 1.057,76 Km dalam kondisi sedang, sepanjang 624,99 Km dalam kondisi rusak dan sepanjang 941,8 Km dalam kondisi rusak berat. 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. Perkembangan infrastruktur jalan pada tahun 2011-2020 sepanjang 44.258,912 Km yang berarti di setiap wilayah pesisir dan wilayah pegunungan secara keseluruhan panjang jalan berdasarkan kondisi baik dan sedang sudah cukup bagus (BPS Papua Barat, 2021).



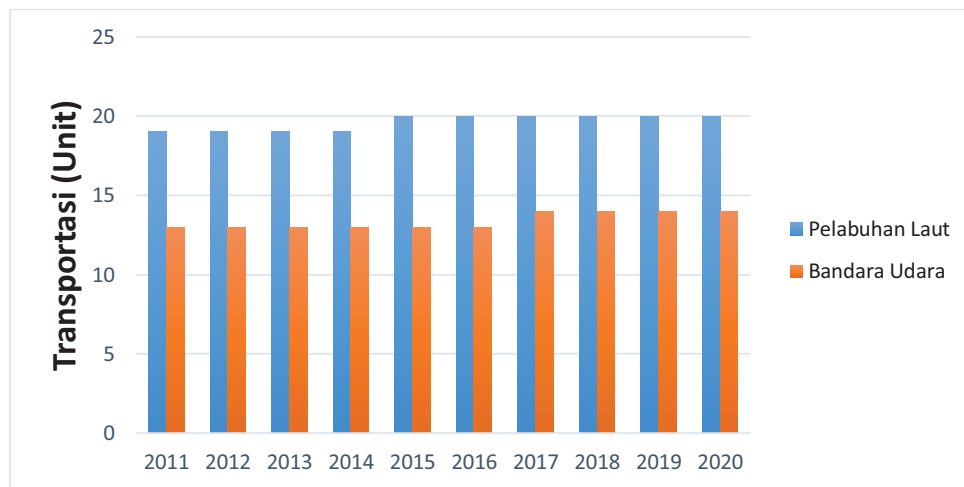
Sumber: BPS Papua Barat, (Panjang Jalan Km)

Gambar 1.1

Perkembangan Infrastruktur Panjang Jalan di Provinsi Papua Barat Tahun 2011-2020

Pertumbuhan ekonomi dapat dipengaruhi oleh banyak hal salah satunya adalah infrastruktur transportasi. Transportasi mempunyai peran yang sangat penting dalam pengembangan sarana dan prasarana seperti pelabuhan laut, bandara udara dan lainnya. Menurut Restiana (2012), pembangunan prasarana ini dapat menunjang kegiatan-kegiatan ekonomi yang terkait dengan keberadaan infrastruktur serta memungkinkan terjadinya peningkatan pendapatan masyarakat serta peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Kondisi transportasi di Papua Barat masih jauh dari kondisi yang ideal, untuk itu pemerintah perlu meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana untuk memajukan transportasi

dan memperlancar kegiatan perekonomian di wilayah. Pada Tahun 2011-2020 perkembangan jumlah infrastruktur transportasi (pelabuhan laut & bandara udara) sebanyak 330 unit yang sudah tersebar di kabupaten atau kota di Provinsi Papua Barat.



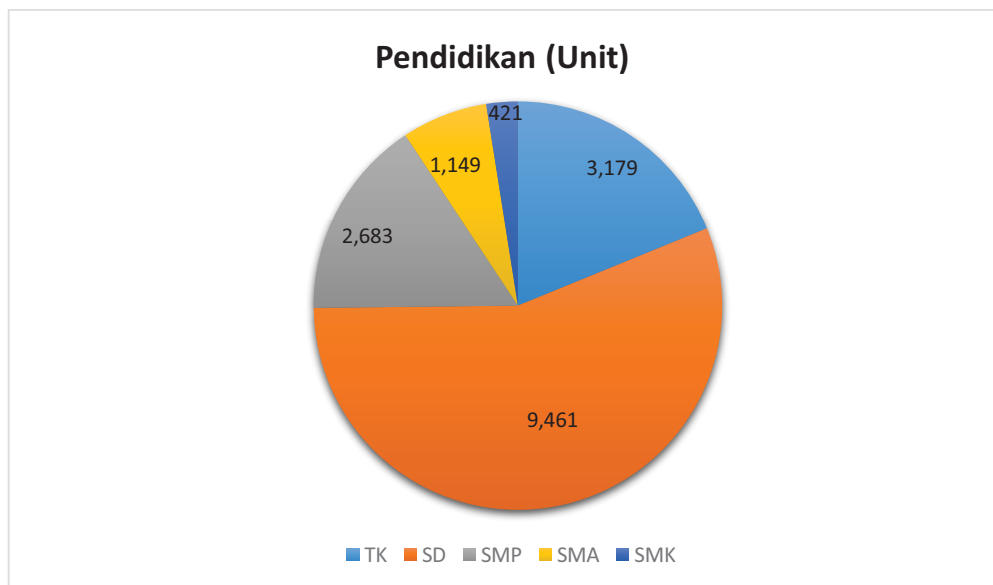
Sumber: BPS Papua Barat, (Transportasi Unit)

Gambar 1.2

Perkembangan Infrastruktur Transportasi Pelabuhan Laut, Bandara Udara di Provinsi Papua Barat Tahun 2011-2020

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). Meratanya peningkatan pembangunan gedung sekolah di seluruh kabupaten atau kota harus diimbangi dengan kualitas dan kuantitas dari tenaga pendidik agar sarana pendidikan yang sudah tersedia dapat dimanfaatkan dengan baik dan maksimal sehingga dapat meningkatkan pembangunan dari sisi manusia (modal manusia) yang merupakan kunci dari pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Pada tahun 2011-2020 perkembangan jumlah infrastruktur pendidikan gedung sekolah TK, SD, SMP, SMA dan SMK sebanyak 16.893 unit. Peningkatan pembangunan gedung sekolah tertinggi pada tahun 2020 sebanyak 1.949 unit yang berarti di setiap wilayah

perisair dan wilayah pegunungan sudah memiliki gedung sekolah. Hal ini menunjukkan peningkatan positif pada infrastruktur pendidikan di setiap tahunnya. Namun jika dibandingkan dengan daerah lain, Provinsi Papua Barat adalah salah satu provinsi dengan jumlah infrastruktur pendidikan yaitu gedung sekolah TK, SD, SMP, SMA, dan SMK terendah di Indonesia. Salah satu Provinsi dengan infrastruktur pendidikan tertinggi di Indonesia yaitu Provinsi Jawa Timur dengan jumlah gedung sekolah (TK, SD, SMP, SMA, dan SMK) terbanyak 46.191 unit. Bahkan jumlah TK di Provinsi Jawa Timur melebihi seluruh infrastruktur pendidikan di Provinsi Papua Barat (BPS 2021).



Sumber: BPS Papua Barat, (Jumlah Gedung Sekolah Unit)

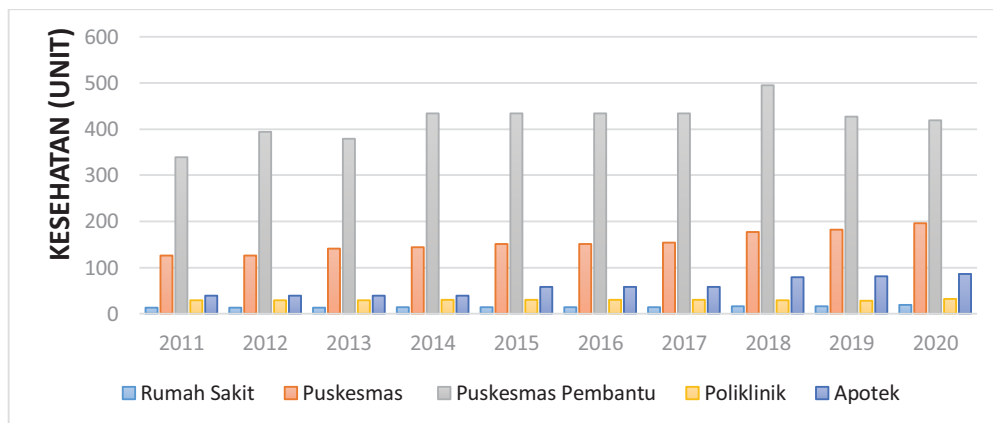
Gambar 1.3

Perkembangan Infrastruktur Pendidikan sekolah TK, SD, SMP, SMA, SMK di Provinsi Papua Barat tahun 2011-2020

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 diberbagai kabupaten yang berada pada wilayah pesisir dan pegunungan, upaya ini bertujuan agar membantu memudahkan penduduk dengan biaya terjangkau ke tempat pelayanan kesehatan (Bank Dunia,

2009). Peningkatan pembangunan maupun perbaikan sarana dan prasarana yang dilakukan pemerintah pada periode penelitian ini sudah tersebar di masing-masing kabupaten atau kota setiap tahunnya. Pada tahun 2011-2020 perkembangan infrastruktur fasilitas kesehatan sebanyak 6.755 unit. Infrastruktur Kesehatan (fasilitas kesehatan) di masing-masing kabupaten masih di dominasi puskesmas pembantu.

Perkembangan infrastruktur fasilitas kesehatan di kabupaten atau kota Provinsi Papua Barat pada tahun 2020 sebanyak 752 Unit. Terdiri dari Rumah Sakit Umum, Puskesmas, Puskesmas Bembantu, Poliklinik dan Apotek yang tersebar diberbagai kabupaten wilayah pesisir maupun pegunungan di Provinsi Papua Barat. Hal ini menunjukkan peningkatan positif pada infrastruktur kesehatan di setiap tahunnya. Namun jika dibandingkan dengan daerah lain, Provinsi Papua Barat adalah salah satu provinsi dengan jumlah infrastruktur kesehatan yaitu gedung kesehatan Rumah Sakit, Puskesmas, Puskesmas Bantu, Poliklinik, dan Apotek terendah di Indonesia. Salah satu Provinsi dengan infrastruktur kesehatan tertinggi di Indonesia yaitu Provinsi Jawa Barat dengan jumlah gedung kesehatan (Rumah Sakit, Puskesmas, Puskesmas Bantu, Poliklinik, dan Apotek) terbanyak 6.765 unit (BPS 2021).



Sumber: BPS Papua Barat, (Gedung Kesehatan Unit)

Gambar 1.4

Perkembangan Infrastruktur Kesehatan Rumah Sakit Umum, Puskesmas, Puskesmas Pembantu, Poliklinik, Apotek di Provinsi Papua Barat 2011-2020

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 Barat (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 atau 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).

Suparmoko (2013:151) menyatakan semakin besar alokasi belanja modal menunjukkan bahwa pemerintah daerah memiliki berbagai macam program yang ingin di capai. Belanja modal di Provinsi Papua Barat yang terbesar porsinya adalah untuk belanja pembangunan jalan, irigasi dan jaringan per tahun. Daya serap belanja untuk tanah per tahun terlihat paling rendah dalam komposisi belanja modal. 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 individu maupun kelompok (tanah adat). Hal ini sudah menjadi perhatian serius dari Pemerintah Papua Barat selama ini, namun karena belum optimalnya program-program sertifikasi tanah yang dijalankan mengakibatkan permasalahan ini masih berlarut-larut hingga saat ini. Realisasi belanja modal di Provinsi Papua Barat periode 2011-2020 tertinggi pada tahun

2019 sebesar 18,63 persen hal ini dikarenakan program pembangunan sedang gencar dilakukan diberbagai kabupaten atau wilayah Provinsi Papua Barat.

Peningkatan infrastruktur seharusnya mampu menyediakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat, akan tetapi permasalahan mendasar yang dihadapi Provinsi Papua Barat 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 Provinsi Papua Barat setiap tahun mengalami fluktuasi pada periode Februari 2011-2020 jumlah penduduk bekerja paling tinggi pada tahun 2020 sebanyak 459,350 jiwa (Keadaan Angkatan Kerja Papua Barat, 2020).

1.2 Kesejangan Penelitian

Studi sebelumnya yang dilakukan oleh Pradhan & Bagchi (2013) melakukan penelitian menggunakan *vector error correction model* (VECM), sedangkan penelitian ini menggunakan *Fixed Effect Model*. Perbedaan yang mendasar dari Pradhan & Bagchi (2013) yaitu dari lokasi penelitian sebelumnya di India sedangkan penelitian ini memfokuskan pada satu Provinsi Papua Barat di Indonesia saja. Perbedaan lainnya juga dapat dilihat dari periode tahun peneliti sebelumnya hanya sampai 2010 sedangkan penelitian ini sampai 2020.

Maqin (2014) melakukan penelitian menggunakan *Fixed Effect Model* memakai variabel listrik, sedangkan penelitian ini tidak menggunakan variabel listrik dikarenakan ada keterbatasan data. Perbedaan lainnya juga dapat dilihat dari lokasi penelitian sebelumnya di Jawa Barat, penelitian ini di Provinsi Papua Barat. Perbedaan lainnya juga dapat dilihat pada priode tahun, peneliti sebelumnya hanya sampai 2007 sedangkan penelitian ini sampai 2020.

Maryaningsih dkk, (2014) melakukan penelitian menggunakan *GMM-system* sedangkan penelitian *Fixed Effect Model*. Perbedaan yang mendasar dari Maryaningsih dkk, (2014) yaitu dari lokasi penelitian sebelumnya di Indonesia sedangkan penelitian ini memfokuskan pada satu Provinsi Papua Barat di

Indonesia saja. Perbedaan lainnya juga dapat dilihat dari periode tahun peneliti sebelumnya hanya sampai 2010 sedangkan penelitian ini sampai 2020.

Munawaroh & Haryanto (2021) meneliti di Papua menggunakan *Random Effect Model* menemukan variabel jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Papua, sedangkan penelitian ini menggunakan variabel jalan menemukan jalan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Papua Barat. Perbedaan lainnya juga dapat dilihat dari periode tahun peneliti sebelumnya hanya sampai 2018 sedangkan penelitian ini sampai 2020.

1.3 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah dapat diuraikan tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk menganalisis pengaruh infrastruktur panjang jalan, transportasi, pendidikan, kesehatan, investasi, tenaga kerja terhadap pertumbuhan ekonomi di kabupaten atau kota Provinsi Papua Barat.

1.4 Ringkasan Hasil Penelitian

Hasil estimasi regresi data panel yang terpilih adalah model FEM. Hasil ini terpilih karena probabilitas Chisquare uji hausman lebih kecil dari $\alpha = 5\%$. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur panjang jalan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi sedangkan infrastruktur transportasi, pendidikan, kesehatan, investasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi pada kabupaten atau kota di Provinsi Papua Barat. Berbeda dengan tenaga kerja tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi pada kabupaten atau kota di Provinsi Papua Barat.

1.5 Sistematika Penulisan Skripsi

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, hipotesis penelitian terkait variabel-variabel yang digunakan dengan didukung dengan teori dan bukti empiris.
3. Bagian ketiga menguraikan tentang mekanisme penelitian yang mencakup pendekatan penelitian, model empiris dan pengukuran variabel, teknik analisis data, uji pemilihan estimasi serta kriteria pengujian hipotesis.
4. Bagian keempat membahas gambaran umum dari objek penelitian yaitu kondisi perekonomian dan infrastruktur di Papua Barat, 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, saran, kekurangan dalam penelitian ini serta arah untuk penelitian selanjutnya.