

BAB 1

PENDAHULUAN

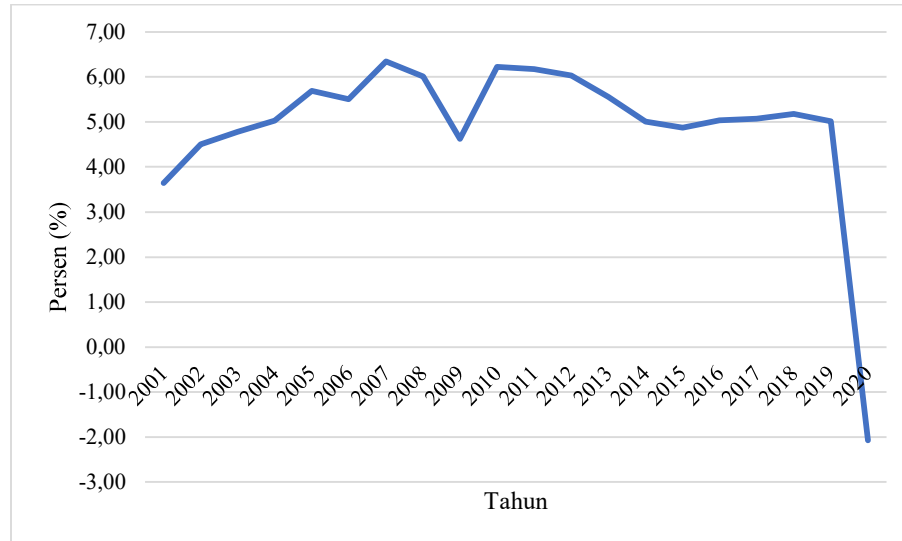
1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi menjadi parameter yang dapat digunakan untuk menentukan keberhasilan pembangunan suatu negara. Pertumbuhan ekonomi menggambarkan peningkatan output nasional atau ekspansi GDP dalam satu periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi terjadi ketika batas-batas kemungkinan produksi bergeser keluar sehingga menghasilkan pertumbuhan output potensial dalam jangka panjang.

Menurut Todaro pertumbuhan ekonomi atau peningkatan output dipengaruhi oleh lebih dari satu faktor. Faktor-faktor penyebabnya yaitu kenaikan tenaga kerja baik dari aspek kualitas maupun kuantitas dan penyempurnaan teknologi. Akumulasi modal seperti peralatan fisik, investasi tanah, sarana dan prasarana serta infrastruktur juga dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi (Todaro & Smith, 2011).

Gambar 1.1 menunjukkan pertumbuhan ekonomi Indonesia dari tahun 2001 sampai 2020 yang cenderung berfluktuatif. Pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada tahun 2007 sebesar 6.35 persen dikarenakan semua komponen PDB mengalami pertumbuhan pada tahun 2007. Pertumbuhan ekonomi di Indonesia mengalami penurunan atau kontraksi paling dalam pada tahun 2020 yaitu sebesar -2.07 yang disebabkan oleh terjadinya pandemi COVID-19 yang membuat perekonomian global tidak stabil. Pandemi COVID-19 juga membuat masyarakat sangat hati-hati dalam membeli barang dan melakukan investasi. Selain itu, pada tahun 2009 juga terjadi penurunan pertumbuhan ekonomi yaitu hanya mampu tumbuh sebesar 4.63 persen. Hal ini disebabkan pada tahun 2008 terjadi krisis keuangan global yang berawal di Amerika Serikat dan dampaknya semakin meluas hingga sampai di negara berkembang seperti Indonesia. Krisis tersebut akan membuat guncangan perekonomian yang terus melambat pada tahun 2009 karena

semakin dalamnya krisis ekonomi dan semakin terintegrasinya perekonomian global.



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2022

Gambar 1. 1

Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia (Persen) Tahun 2001-2020

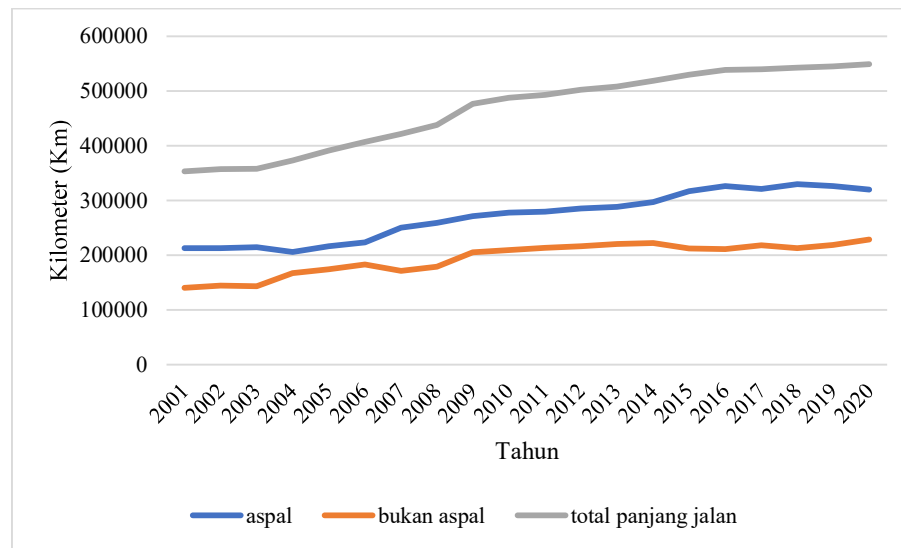
Ketersediaan infrastruktur menjadi indikator yang penting bagi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2016 mengenai kolaborasi pemerintah dengan lembaga atau badan usaha dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur menyatakan bahwa ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kebutuhan penting yang bertujuan untuk menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, mensejahterahkan masyarakat, dan menumbuhkan daya saing Indonesia pada tingkat global. Ketersediaan infrastruktur menunjukkan adanya investasi yang mampu menggerakkan perekonomian. Salah satu infrastruktur yang memiliki peran yang vital dalam suatu negara yaitu infrastruktur jalan.

Schwab (2014) menyatakan bahwa investasi dalam infrastruktur jalan memberikan banyak dampak positif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi seperti mobilitas penduduk, barang dan jasa. Di sisi lain, ketidakcukupan dalam infrastruktur transportasi akan mengurangi keuntungan yang diperoleh dari perbaikan infrastruktur lainnya. Misalnya, investasi jaringan telekomunikasi luas

dan efisien memungkinkan arus informasi yang cepat serta meningkatkan efisiensi ekonomi secara keseluruhan. Namun, ketidakcukupan dalam infrastruktur transportasi kemungkinan akan mengurangi keuntungan yang dihasilkan oleh perbaikan telekomunikasi (Matalqah & Warad, 2017). Hal ini dikarenakan adanya ketidakpastian dari sistem rantai pasok bisnis yang mengakibatkan kontribusi pertumbuhan ekonomi nasional masih rendah sehingga pemerintah dapat menetapkan target dari pembangunan infrastruktur jalan dan peningkatan konektivitas antarwilayah. Tujuan tersebut dilakukan karena infrastruktur jalan memiliki pengaruh yang besar terhadap kegiatan perekonomian seperti kegiatan sosial-budaya, politik, distribusi, logistik, dan pertahanan keamanan nasional.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2017) menyatakan bahwa penyelenggaraan jalan di Indonesia yang terdiri atas pembangunan serta pemeliharaan jalan dan jembatan yang digunakan untuk mempercepat pembangunan transportasi, peningkatan konektivitas, mendorong penguatan industri nasional, dan memperkuat daya saing infrastruktur untuk membangun sistem dan jaringan transportasi di kawasan dan wilayah di Indonesia.

Gambar 1.2 menunjukkan panjang jalan menurut jenis pemukaannya. Panjang jalan secara keseluruhan cenderung mengalami perluasan panjang dari tahun ke tahun. Berdasarkan data tersebut, terdapat peningkatan pembangunan infrastruktur jalan melalui pengaspalan jalan dari tahun ke tahun. Panjang jalan aspal tahun 2001 yaitu 212.879 km dan pada tahun 2020 menjadi 319.787 km. Hal ini dikarenakan beberapa luas jalan bukan aspal telah terkonversi menjadi jalan aspal sehingga dari data tersebut terlihat bahwa pembangunan infrastruktur melalui pengaspalan jalan selalu mengalami peningkatan. Namun, persentase panjang jalan aspal hingga tahun 2020 hanya sebesar 58.4 persen. Panjang jalan bukan aspal juga selalu mengalami peningkatan dari tahun 2001-2020 dikarenakan total panjang jalan setiap tahunnya selalu meningkat. Adapun persentase panjang jalan bukan aspal hingga tahun 2020 yaitu sebesar 42.6 persen dari total panjang jalan.



Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Gambar 1. 2

Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan (Km) Tahun 2001-2020

Beberapa studi empiris menguji secara empiris hubungan antara infrastruktur jalan dan pertumbuhan ekonomi seperti: Khan *et al.* (2020), Ng *et al.* (2019), Tripathi & Gautam (2010) dan Wang *et al.* (2020) yang hasilnya masih beragam. Ng *et al.* (2019) menganalisis kontribusi pembangunan infrastruktur jalan dan faktor sosial ekonomi lainnya yang berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi di 60 negara dan menemukan bahwa pertumbuhan panjang jalan berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Penelitian tersebut selaras dengan riset yang dilakukan oleh (Danish & Baloch, 2018; Dehghan Shabani & Safaie, 2018). Penelitian lain dilakukan oleh Khan *et al.*, (2020) menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif infrastruktur jalan dalam jangka panjang terhadap pertumbuhan ekonomi di negara Asia Selatan. Namun, terdapat beberapa penelitian yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi (Crescenzi & Rodríguez-pose, 2012; Subhra & Nath, 2017; dan Tripathi & Gautam, 2010). Disamping itu, penelitian Wang *et al.*, (2020) juga menghasilkan hasil yang sama bahwa adanya korelasi positif antara peningkatan infrastruktur jalan dengan pertumbuhan ekonomi di Asia

Tenggara, Eropa Timur, dan Eropa Tengah. Namun, infrastruktur jalan berkorelasi negatif dengan pertumbuhan ekonomi di Asia Selatan.

Seperti ditunjukkan di atas, bukti tentang peran infrastruktur jalan dalam pertumbuhan ekonomi masih beragam dan perlu untuk diteliti. Penelitian ini menggunakan metode *Autoregressive Distributed Lag Model (ARDL)* untuk menganalisis dampak infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada periode 2001Q1-2020Q4. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari Badan Pusat Statistik seperti: pertumbuhan ekonomi, panjang jalan aspal, pembentukan modal tetap bruto, ekspor dan impor. Data tenaga kerja dari *International Monetary Fund* dan data inflasi dari Bank Indonesia. Hasil dari penelitian ini diharapkan bahwa infrastruktur jalan, pembentukan modal tetap bruto, tenaga kerja, dan keterbukaan perdagangan berpengaruh positif signifikan sedangkan inflasi berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

1.2 Kesenjangan Penelitian

Pada penelitian yang dilakukan oleh Wang *et al.* (2020) untuk menyelidiki dampak infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara-negara *China's Belt and Road Initiative (BRI)*. Negara *BRI* merupakan negara-negara tempat China membangun infrastruktur jalan. Penelitian tersebut menggunakan metode ekonometrik spasial untuk menguji dampak infrastruktur transportasi pada pertumbuhan ekonomi ditingkat nasional dan regional sedangkan penelitian ini menggunakan metode *ARDL* untuk periode 2001Q1-2020Q4 di Indonesia. Selain itu, beberapa penelitian terdahulu menemukan dampak positif signifikan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi (Danish & Baloch, 2018; Dehghan Shabani & Safaie, 2018; Ng *et al.*, 2019; Khan *et al.*, 2020;). Namun, beberapa penelitian menemukan bahwa infrastruktur jalan memiliki efek ambigu, tidak signifikan atau bahkan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi (Crescenzi *et al.*, 2016; Crescenzi & Rodríguez-pose, 2012; Khan *et al.*, 2020; Mohmand *et al.*, 2017; Tripathi & Gautam, 2010). Oleh karena itu, diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai dampak infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak dari infrastruktur jalan dan variabel penjelas lainnya seperti pembentukan modal tetap bruto, inflasi, keterbukaan perdagangan dan tenaga kerja terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia dalam jangka pendek dan jangka panjang.

1.4 Ringkasan Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan teori pertumbuhan ekonomi dengan variabel infrastruktur jalan, pembentukan modal tetap bruto, inflasi, keterbukaan perdagangan, dan tenaga kerja sebagai variabel independen serta pertumbuhan ekonomi sebagai variabel dependen. Metode yang akan digunakan pada penelitian ini adalah *Autoregressive Distribute Lag Model (ARDL)* untuk melihat pengaruh jangka pendek dan jangka panjang dari variabel-variabel yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada periode tahun 2001Q1-2020Q4. Analisis pada penelitian ini menggunakan teknik estimasi seperti uji stasioneritas, uji kointegrasi bound *ARDL*, estimasi *ECM*, uji diagnostik, dan Uji stabilitas CUSUM dan CUSUMQ.

1.5 Ringkasan Hasil Penelitian

Hasil dari penelitian ini membuktikan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif signifikan dalam jangka pendek dan berpengaruh negatif tidak signifikan dalam jangka panjang terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Sementara itu, variabel penjelas dalam penelitian ini seperti pembentukan modal tetap bruto dan keterbukaan perdagangan berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Variabel inflasi berpengaruh positif signifikan dalam jangka pendek, namun berpengaruh negatif tidak signifikan dalam jangka panjang. Selain itu, variabel tenaga kerja berpengaruh positif signifikan dalam jangka pendek dan berpengaruh negatif signifikan dalam jangka panjang terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Uji stabilitas CUSUM dan CUSUMQ menunjukkan bahwa fungsi pertumbuhan ekonomi di Indonesia stabil selama periode yang diteliti karena garis stabilitas berada di dalam area signifikansi 5%.

1.6 Kontribusi Riset

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi literatur bagi lembaga pemerintahan mengenai manfaat infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi sehingga pembangunan infrastruktur jalan melalui pengaspalan jalan semakin ditingkatkan untuk semakin mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat berkontribusi bagi institusi pendidikan maupun seluruh pembaca dalam mengasah dan meningkatkan pemahaman mengenai pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

1.7 Sistematika Penulisan

Penyusunan penelitian ini terbagi atas lima bab yang saling berkaitan dan disesuaikan oleh materi pembahasan yang akan diteliti. Bab pertama memuat latar belakang, kesenjangan penelitian, tujuan penelitian, ringkasan metode penelitian, ringkasan hasil penelitian, kontribusi riset, dan sistematika penulisan penelitian. Bab kedua memuat penjelasan teori yang mendasari penelitian, penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan pendukung penelitian, serta hipotesis penelitian. Bab ketiga merupakan metode penelitian yang berisi pendekatan penelitian, model empiris, definisi operasional variabel, jenis dan sumber data, serta teknik analisis dan pengolahan data. Bab keempat berisi gambaran umum, deskriptif statistik, hasil estimasi dan pembuktian hipotesis, serta pembahasan hasil penelitian. Terakhir, bab kelima memuat kesimpulan, saran, dan keterbatasan pada penelitian ini.