

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Di beberapa negara berkembang, tak terkecuali Indonesia, pertumbuhan ekonomi yang tinggi menjadi sasaran utama pembangunan, karena hal itu merupakan salah satu indikator utama dalam mengukur keberhasilan pembangunan ekonomi suatu negara. Menurut Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN (2014:3), pada periode 2009-2013 pertumbuhan rata-rata ekonomi Indonesia ialah 5,8 persen dimana pertumbuhannya ditopang oleh komponen konsumsi rumah tangga yang diikuti oleh sektor Pembentuk Modal Tetap Bruto (PMTB). Pada Gambar 1.1 dapat dilihat bahwa laju pertumbuhan PDRB Indonesia mencapai 4,77 persen pada tahun 2009. Pada saat itu tengah terjadi tekanan perekonomian akibat krisis perekonomian global di tahun 2008, sehingga menyebabkan melambatnya perekonomian Indonesia di tahun 2009.



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2014 (diolah).

Gambar 1.1
Pertumbuhan PDRB Rata-rata Provinsi di Indonesia Tahun 2008-2013
(dalam persen)

Kondisi ekonomi global yang belum stabil, Indonesia mampu melakukan peningkatan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2011 menjadi 6,35 persen. Namun di tahun 2012 mengalami penurunan menjadi 6,28 persen dan terus menurun hingga 5,9 persen pada tahun 2013.

Laporan *World Economic Forum* 2011-2012 dalam Ringkasan Eksekutif BAPPENAS (2014:84) menunjukkan bahwa kurangnya ketersediaan infrastruktur seperti penyebaran pembangunan dan pengembangan transportasi masih belum merata dan terpusat di beberapa daerah saja, masalah keterbatasan pendanaan pembangunan dan lain-lain merupakan permasalahan ketiga terbesar setelah permasalahan korupsi dan inefisiensi birokrasi pemerintah bagi pelaku bisnis dalam melakukan usaha di Indonesia. Keterbatasan kapasitas dan kualitas infrastruktur berpengaruh pada peningkatan biaya produksi dan distribusi, yang pada gilirannya justru memperburuk daya saing produk.

Terkait dengan pembiayaan, investasi infrastruktur transportasi masih belum bisa memenuhi kebutuhan investasi dan terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah juga menjadi salah satu kendalanya. Pada Tabel 1.1 dapat ditunjukkan peringkat daya saing infrastruktur Indonesia di dunia, peningkatan yang cukup signifikan terjadi pada sektor transportasi. Kenaikan yang paling menonjol tampak pada perkeretaapian yang mengalami perbaikan peningkatan peringkat, dari urutan ke 60 pada tahun 2009 kemudian naik ke peringkat 44 pada tahun 2013, sedangkan sektor jalan terus berusaha memperbaiki peringkat hingga di tahun 2013 menduduki peringkat ke-78. Perbaikan peringkat infrastruktur

transportasi terjadi karena selama kurun waktu tersebut pemerintah berusaha meningkatkan investasi pembangunan transportasi.

Tabel 1.1
Peringkat Daya Saing Infrastruktur Transportasi Indonesia
Tahun 2009-2013

	2009 (181 Negara)	2010 (181 Negara)	2011 (183 Negara)	2012 (183 Negara)	2013 (189 Negara)
Infrastruktur Transportasi	84	85	85	91	82
Jalan	94	84	83	90	78
Perkeretaapian	60	56	52	51	44
Pelabuhan Laut	95	96	103	104	89
Bandar Udara	68	69	80	89	68

Sumber: BAPPENAS/Kementrian PPN. 2014.

Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), menyebutkan bahwa ada enam koridor utama perekonomian (Sumatera Timur, Pantai Utara Jawa, Kalimantan, Sulawesi Barat, Jawa Timur, Bali & Nusa Tenggara dan Papua) dengan tujuan menempatkan Indonesia dalam sepuluh besar perekonomian global pada tahun 2025. Rencana ini mengimplikasikan investasi besar pada sektor infrastruktur yang selama ini menghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia dan tujuan akhirnya adalah naiknya PDB per tahunnya sebanyak delapan sampai sembilan persen.

Berdasarkan hal tersebut, MP3EI menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama. Maka dari itu perlu mengintegritaskan empat elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Silognas (Sistem Logistik Nasional), Sistranas (Sistem Transportasi Nasional),

pengembangan wilayah (RPJMN) dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (BAPPENAS, 2014). Dalam RPJMN periode 2004-2009, kebijakan konektivitas dipusatkan ke pembangunan infrastruktur transportasi dengan tujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan daya saing. Kemudian dilanjutkan pada periode 2010-2014 yang mengarahkan pada pengintegrasian jaringan infrastruktur transportasi (BAPPENAS, 2014:85).

Kontribusi sektor transportasi (pengangkutan) terhadap Produk Domestik Bruto selalu meningkat sepanjang periode 2009-2013 walaupun jumlahnya masih terbilang kecil terhadap total PDB, yaitu tidak lebih dari empat persen setiap tahunnya. Bila diamati pada Tabel 1.2 maka dapat diketahui bahwa angkutan jalan raya (subsektor transportasi darat) memberikan kontribusi yang paling besar terhadap PDB, kemudian diikuti oleh jasa penunjang transportasi, transportasi udara, transportasi laut, transportasi sungai dan transportasi kereta api. Dengan demikian pembangunan transportasi didominasi oleh moda jalan.

Tabel 1.2
Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap PDB ADHK 2000, Tahun 2009-2013 (dalam persen)

Lapangan Usaha	Kontribusi Terhadap PDB (%)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Pengangkutan	3.65	3.69	3.73	3.74	3.78
Angkutan Rel	0.04	0.36	0.03	0.03	0.03
Angkutan Jalan raya	1.57	1.55	1.56	1.57	1.60
Angkutan Laut	0.41	0.38	0.37	0.36	0.37
Angk. Sungai, Danau & Penyebr.	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
Angkutan Udara	0.67	0.75	0.80	0.82	0.82
Jasa Penunjang Angkutan	0.84	0.84	0.84	0.83	0.84
PDB	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

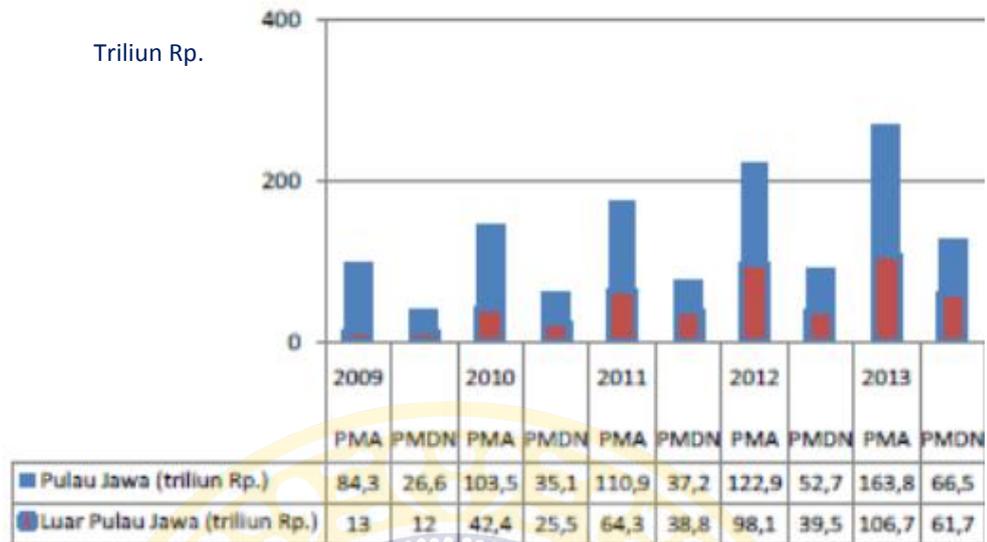
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2015 (diolah).

Transportasi darat khususnya jalan, merupakan moda transportasi utama yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional yang mempunyai kontribusi terbesar dalam melayani mobilitas penduduk maupun pendistribusian komoditas perdagangan barang dan jasa. Transpor jalan telah menjadi kebutuhan dasar dan fundamental bagi kehidupan segala lapisan masyarakat, karena transpor jalan menjalankan dua fungsi yaitu sebagai unsur penting yang melayani kegiatan-kegiatan yang sudah/sedang berjalan atau *the servicing function* dan sebagai unsur penggerak penting dalam proses pembangunan atau *the promoting function* (Kamaluddin, 2003:53). Jaringan jalan yang bagus dapat mendukung pertumbuhan dan perkembangan sektor-sektor ekonomi lainnya seperti pertanian, perdagangan, industri dan lain-lain. Transportasi darat memiliki potensi yang besar dalam menyatukan seluruh sistem transportasi, karena menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2015:tanpa nomer halaman) transportasi darat berperan sebagai pengumpan (feder) terhadap sistem transportasi nasional yang bertumpu pada transportasi laut dan udara.

Sebagai negara yang memiliki cakupan daerah administratif yang banyak dan luas, pemerintah pusat dan daerah harus memprioritaskan infrastruktur transportasi yang dapat mengintegrasikan setiap daerah dan masyarakatnya untuk mendukung pembangunan ekonomi, sosial, politik dan aspek lainnya. Pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di Indonesia membutuhkan tersedianya infrastruktur transportasi. Pemerintah sebagai mobilisator pembangunan mempunyai kontribusi yang dibutuhkan dalam

pembangunan daerah yang baik, yaitu berupa penyaluran dana APBD dan/APBN untuk belanja modal jalan yang sesuai dengan proporsi kebutuhan belanja setiap daerah, agar tidak terjadi kesenjangan atau ketimpangan perekonomian antar daerah, dan pembangunan dapat merata

Selain potensi sumber daya alam dan manusia yang baik dan melimpah, infrastruktur transportasi yang memadai pada suatu daerah dapat menciptakan efek aglomerasi bagi daerah itu sendiri yaitu salah satunya berupa investasi swasta baik Penanaman Modal Dalam Negeri maupun Penanaman Modal Asing. Pada Gambar 1.2, dapat dilihat bahwa terjadi kesenjangan investasi antara kawasan di Pulau Jawa dan kawasan di luar Pulau Jawa. Pemerintah melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) terus berusaha untuk mendorong pergeseran lokasi investasi dari kawasan Pulau Jawa ke luar Pulau Jawa, namun hingga pada tahun 2013 Pulau Jawa masih menjadi primadona para investor. Menurut data BPS, sekitar 57,96 persen dari total investasi domestik terserap di Pulau Jawa pada tahun 2010 dengan nilai investasi sebesar Rp. 35,1 triliun yang tersebar di 397 proyek dan makin meningkat jumlahnya hingga tahun 2013 yaitu sebesar Rp. 66,5 triliun dan investasi asing senilai Rp. 163,8 triliun.



Sumber: BKPM dalam BAPPENAS/Kementerian PPN. 2015.

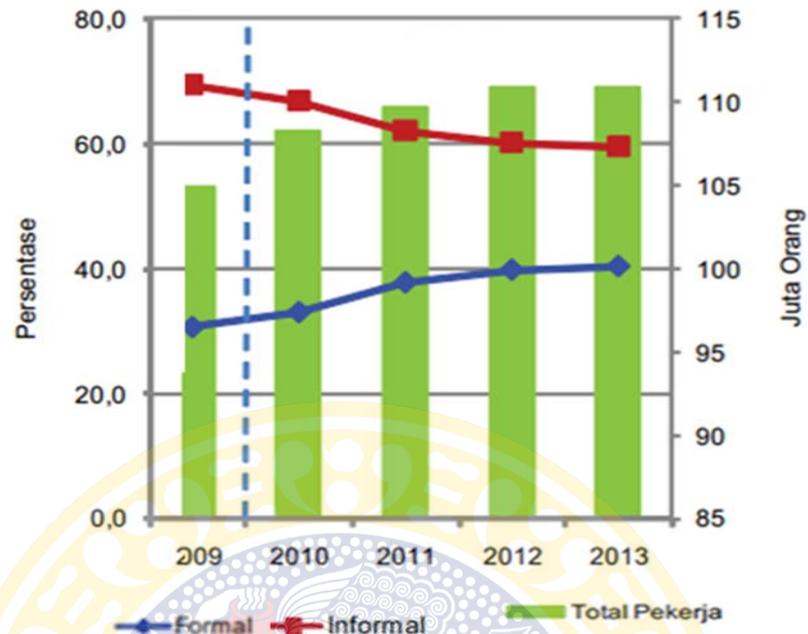
Gambar 1.2 Realisasi Penanaman Modal Berdasarkan Wilayah Tahun 2009-2014

Menurut BAPPENAS, kinerja investasi (PMDN) belum mampu untuk mencapai target yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2004-2010 baik dari sisi *share* GDP maupun penyebaran yang masih terfokus pada kawasan Pulau Jawa (Kawasan Barat Indonesia). Salah satu faktor penyebab permasalahan tersebut yaitu kondisi infrastruktur dan logistik di Indonesia, birokrasi yang tidak efisien dimana masih terdapat kebijakan serta regulasi yang tumpang tindih antara pusat dan daerah, proses perizinan investasi yang lama, adanya biaya yang tidak resmi (pungutan liar) dan lain-lain. Semua faktor tersebut berpotensi untuk menurunkan daya saing Indonesia.

Dari sisi lokasi, aliran investasi secara bertahap bergerak ke berbagai proyek di luar Jawa sesuai dengan program pemerintah melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang mendorong pembangunan kawasan dan infrastruktur pendukung pada koridor-

koridor di luar koridor pulau Jawa. Apabila kecenderungan perbaikan pertumbuhan investasi ini dapat dipertahankan, maka investasi akan menjadi salah satu komponen utama pendorong pertumbuhan ekonomi. Menurut Solow-Swan, pertumbuhan ekonomi tergantung pada ketersediaan faktor-faktor produksi (penduduk, tenaga kerja dan akumulasi modal) dan tingkat kemajuan teknologi yang perannya sangat dominan dalam pertumbuhan. Menurutnya, meningkatkan investasi yang sesuai dalam perekonomian baik dalam bentuk fisik maupun non-fisik dapat memacu pertumbuhan ekonomi (Samuelson, 2001:257).

Salah satu output yang diharapkan dari hasil pembangunan adalah banyaknya tenaga kerja yang terserap di lapangan pekerjaan. Pemerintah terus berupaya menciptakan lapangan pekerjaan melalui berbagai aktivitas, termasuk pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Investasi yang ditanamkan di sektor transportasi yang dilanjutkan dengan pembangunan di berbagai sub sektor transportasi akan mampu menyerap tenaga kerja, baik tenaga kerja yang terlatih ataupun tidak terlatih dari berbagai sektor perekonomian. Hal ini sesuai dengan pernyataan Boopen dalam penelitiannya di negara-negara Afrika (2013:184) menyebutkan bahwa *“transport investment also have effects on labour market supply, labour cost and labour productivity”*. Pada Gambar 1.3 (telah dimodifikasi sesuai dengan tujuan penelitian) dapat dilihat bahwa sepanjang tahun 2009-2013 jumlah tenaga kerja yang terserap meningkat setiap tahunnya, tenaga kerja informal selalu mendominasi pekerja formal, namun jumlahnya makin menurun seiring tahun berjalan hingga pada tahun 2013 mencapai 60 persen dan pekerja formal sebanyak 40 persen.



Sumber: BAPPENAS/Kementerian PPN, 2015.

Gambar 1.3
Perkembangan Tenaga Kerja Indonesia Tahun 2004-2013

Boopen (2009:13) menarik kesimpulan sebagai berikut.

“...transport infrastructure investment has direct primary effects on intermediate input cost and provides increased accessibility. This in turn leads to relocation and agglomeration effect, increase efficiency of private capital, attraction of inward and foreign direct investment, provides wider markets, produces labour market and employment effects.”

Hal ini berarti bahwa investasi infrastruktur transportasi mempunyai dampak langsung pada biaya input karena berkurangnya cost yang dikeluarkan dan dapat meningkatkan aksesibilitas. Berdasarkan uraian dan teori diatas, serta penelitian terdahulu yang telah dijabarkan, peneliti tertarik menganalisis pengaruh investasi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi melalui investasi publik, investasi swasta (PMA dan PMDN) dan tenaga kerja terserap di 33 Provinsi di

Indonesia tahun 2009-2013, dengan penelitian yang berjudul “Investasi Infrastruktur Transportasi Darat Dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia” .

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah secara parsial investasi infrastruktur transportasi darat melalui investasi publik, investasi swasta (PMA & PMDN) & tenaga kerja terserap mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia?
2. Apakah secara simultan investasi infrastruktur transportasi darat melalui investasi publik, investasi swasta (PMA & PMDN) & tenaga kerja terserap mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menguji dan menganalisis pengaruh investasi infrastruktur transportasi melalui investasi publik, investasi swasta (PMA & PMDN) & tenaga kerja terserap darat secara parsial terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.
2. Menguji dan menganalisis pengaruh investasi infrastruktur transportasi darat melalui investasi publik, investasi swasta (PMA & PMDN) & tenaga kerja terserap secara simultan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat membawa manfaat sebagai berikut:

1. Menambah wawasan ilmu pengetahuan bagi penulis tentang disiplin ilmu ekonomi khususnya ekonomi transportasi.
2. Sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin mendalami masalah infrastruktur, khususnya infrastruktur transportasi darat dalam hubungannya dengan investasi, modal transportasi, tenaga kerja, dan PDRB.
3. Bermanfaat bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi darat sehingga memberikan pengaruh yang optimal bagi pertumbuhan investasi dan PDB di Indonesia dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

1.5 Sistematika Skripsi

Sistematika penulisan skripsi ini dikelompokkan menjadi lima bagian yang saling berhubungan yaitu sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang landasan teori yang digunakan untuk mendekati permasalahan yang diteliti. Dalam bab ini juga akan membahas tentang pengkajian hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya serta berisi tentang hipotesis dan kerangka konseptual.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang pendekatan penelitian, identifikasi variabel, definisi operasional, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data serta teknik analisis.

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang gambaran umum, deskripsi penelitian, analisis data, pembuktian hipotesis dan pembahasan mengenai hasil analisis. Uraian objek penelitian dan analisis penelitian didasarkan pada data yang diperoleh, baik data sekunder maupun data yang telah diolah oleh penulis.

BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bagian akhir dari skripsi yang terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan berisi tentang kesimpulan yang diperoleh berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya serta saran yang diajukan sebagai alternatif pemecahan masalah sehingga diharapkan skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang berkepentingan.