

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Pembangunan pada hakikatnya merupakan proses perubahan yang berjalan secara terus menerus menuju kemajuan dan perbaikan yang ingin dicapai, pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat dan insitusi-institusi nasional, di samping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan (Todaro, 2003: 20). Pembangunan nasional di segala bidang dilaksanakan untuk mencapai tujuan ideal yaitu mencapai masyarakat yang adil dan makmur. Berbagai bidang kehidupan masyarakat dengan kompleksitas yang tinggi tidak memungkinkan pembangunan dilakukan secara serentak dengan penekanan yang sama di berbagai bidang.

Pembangunan ekonomi merupakan: (i) suatu proses, yang berarti merupakan perubahan terus menerus, (ii) usaha untuk meningkatkan tingkat pendapatan perkapita dan (iii) pendapatan perkapita tersebut harus berlangsung dalam jangka panjang. Jadi, pengertian pembangunan ekonomi secara umum adalah proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk suatu wilayah meningkat dalam jangka panjang (Mudrajat Kuncoro, 2003). Todaro (2000: 24) menyatakan bahwa pembangunan ekonomi memiliki 3 sasaran yaitu: (1) peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok seperti pangan, papan, kesehatan dan perlindungan

keamanan. (2) Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan, tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai kultural dan kemanusiaan, yang seluruhnya itu tidak hanya untuk memperbaiki kesejahteraan materil melainkan juga menimbulkan jati diri pribadi dan bangsa yang bersangkutan. (3) Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu serta bangsa secara keseluruhan, yakni dengan membebaskan mereka dari belitan sikap menghamba dan ketergantungan, bukan hanya terhadap orang atau bangsa-bangsa lain, namun juga terhadap setiap kekuatan yang berpotensi merendahkan nilai-nilai kemanusiaan mereka.

Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia hingga saat ini telah mampu menghasilkan kemajuan-kemajuan yang cukup berarti bagi kehidupan bangsa Indonesia. Pelaksanaan pembangunan di Jawa Timur yang merupakan bagian integral dari pembangunan nasional juga tidak terlepas dari usaha untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, sebagai realisasinya dalam pelaksanaan pembangunan di Jawa Timur, pemerintah telah menerapkan kebijaksanaan pembanguan di bidang ekonomi. Pembangunan tersebut dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur yang setiap tahunnya mengalami perkembangan dan peningkatan yang cukup signifikan. Pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur merupakan salah satu penyumbang Produk Domestik Bruto (PDB) nasional yang cukup besar dibandingkan dengan provinsi-provinsi di Indonesia lainnya. Hal tersebut dijelaskan pada Tabel 1.1, di mana pertumbuhan ekonomi

provinsi Jawa Timur cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi nasional.

**Tabel 1.1**  
**Pertumbuhan Ekonomi Provinsi di Pulau Jawa dan Pertumbuhan ekonomi Nasional Tahun 2008-2013 (%)**

Provinsi	Tahun						rata-rata
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
<b>DKI Jakarta</b>	6,23	5,02	6,50	6,73	6,53	6,11	6,21
<b>DI Yogyakarta</b>	5,03	4,43	4,88	5,17	5,32	5,40	5,02
<b>Jawa Tengah</b>	5,61	5,14	5,84	6,03	6,34	5,92	5,81
<b>Jawa Barat</b>	6,21	4,19	6,20	6,51	6,28	6,33	5,95
<b>Jawa Timur</b>	<b>5,94</b>	<b>5,01</b>	<b>6,68</b>	<b>7,22</b>	<b>7,27</b>	<b>6,55</b>	<b>6,45</b>
<b>Banten</b>	5,77	4,71	6,11	6,38	6,15	5,86	5,83
<b>Pulau Jawa</b>	6,02	4,81	6,33	6,66	6,59	6,43	6,14
<b>PDB Nasional</b>	5,74	4,77	6,14	6,35	6,28	5,78	5,84

Sumber: BPS, 2014 (a)

Pada Tabel 1.1, pertumbuhan ekonomi provinsi Jawa Timur cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan provinsi lainnya. Pada tahun 2008 pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur sebesar 5,94 % lebih rendah dibandingkan dengan DKI Jakarta sebesar 6,23 %, Jawa Barat sebesar 6,21 % dan Pulau Jawa sebesar 6,02 %. Pada tahun 2011 hingga 2012 pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur lebih tinggi dibandingkan dengan DKI Jakarta, DI Yogyakarta, Jawa Tengah, Jawa Barat, Banten dan bahkan lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa

dan PDB nasional, sehingga selama kurun waktu enam tahun yaitu dari tahun 2008 hingga tahun 2013 pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur cenderung lebih tinggi di antara pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa dan PDB nasional.

Salah satu upaya yang dapat dilakukan pemerintah daerah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Jawa timur, diantaranya melalui pembangunan infrastruktur dan investasi asing atau penanaman modal asing. Dapat diketahui bahwa pembangunan infrastruktur merupakan bagian integral pembangunan nasional dan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur juga mempunyai peran yang penting dalam memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Salah satu contoh pembangunan infrastruktur adalah pembangunan infrastruktur transportasi. Dalam rencana pembangunan jangka menengah (RPJM) nasional tahun 2004-2009 terdapat 11 permasalahan pembangunan nasional. Tiga di antaranya adalah masalah-masalah dalam sektor transportasi yaitu rendahnya pertumbuhan ekonomi akibat dari kurang lancarnya jalur distribusi dan logistik nasional, kesenjangan pembangunan antar daerah akibat adanya pembangunan infrastruktur jalan yang belum merata serta lambatnya perbaikan kesejahteraan rakyat karena rendahnya kualitas pelayanan infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur juga memiliki keterkaitan yang kuat dengan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan sosial politik sebagaimana diindikasikan bahwa daerah yang mempunyai kelengkapan infrastruktur yang lebih baik mempunyai tingkat kesejahteraan dengan pertumbuhan ekonomi yang lebih baik dan stabilitas politik yang baik pula. Dalam konteks ekonomi, infrastruktur merupakan *economic overhead capital* dan terlihat sebagai

katalisator diantara proses produksi, pasar, dan konsumsi akhir. Keberadaan infrastruktur dapat memberikan gambaran tentang kemampuan produksi masyarakat dan tingkat kesejahteraan masyarakat (Soenarno, 2003).

Salah satu bentuk pembangunan infrastruktur adalah di bidang transportasi. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setia waktu untuk mendukung aktivitas manusia (Papacostas dan Prevedorous, 1987). Pemindahan ini dapat melalui jalur pemindahan atau lintasan yang didukung oleh sarana dan prasarana yang telah disediakan oleh alam (sungai, laut, dan udara) dan yang telah disediakan oleh manusia dari hasil pemikirannya (jalan, jalan raya, jembatan, dan jalan rel). Transportasi memiliki peranan yang cukup penting bagi kehidupan masyarakat. Peranan transportasi dapat dilihat dari beberapa pendekatan yaitu segi ekonomi, segi sosial, segi politik, dan segi lingkungan (Morlok, 1991).

Infrastruktur transportasi dapat dibedakan menjadi dua bagian. Pertama, transportasi yang terdiri dari jalan, jalan raya, jalan rel dan jembatan. Kedua, pelayanan transportasi yang terdiri dari transit, bandara, pelabuhan dan lain-lain. Kajian infrastruktur transportasi ini mencakup berbagai aspek karakteristik persoalan yang meliputi aspek multi moda, multi disiplin, multi sektoral, dan multi problem, di mana aspek-aspek tersebut digunakan sebagai bahan informasi dalam perencanaan dan pengambilan keputusan investasi pembangunan infrastruktur di bidang transportasi (Grigg dan Fontane, 2000).

Infrastruktur transportasi jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (UU No. 38 Tahun 2004 tentang jalan). Jalan merupakan bagian dari sistem transportasi yang memiliki peranan yang cukup penting dalam mendukung berbagai bidang kehidupan, di mana dikembangkan melalui pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional.

Pembangunan infrastruktur transportasi darat khususnya jalan memberikan landasan berputarnya roda perekonomian. Keberadaan infrastruktur transportasi dapat mendorong peningkatan produktifitas bagi sektor-sektor produksi dan sebaliknya apabila mengabaikannya akan menurunkan produktifitasnya. Infrastruktur transportasi jalan juga dapat membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Hal tersebut disebabkan sistem jaringan jalan merupakan prasarana infrastruktur dasar yang dibutuhkan manusia untuk dapat melakukan pergerakan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dalam rangka pemenuhan kebutuhan. Ketersediaan jalan menjadi hal yang dianggap mendesak manakala kegiatan ekonomi masyarakat mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan. Besarnya pertumbuhan kebutuhan infrastruktur transportasi jalan mendorong program pembangunan dan

pengembangan jalan menjadi prioritas. Pembangunan infrastruktur jalan akan menjadi penting dalam rangka meningkatkan mobilitas penduduk dan barang terutama dalam menghadapi era perdagangan global seperti sekarang ini.

Sebagai salah satu provinsi terbesar di Indonesia, pengembangan infrastruktur transportasi darat di Jawa Timur merupakan salah satu upaya untuk mencapai pembangunan yang serasi antar sektor, antar daerah dan antar wilayah. Setiap tahunnya Provinsi Jawa Timur berusaha untuk meningkatkan jumlah jalan melalui pelebaran badan jalan maupun penambahan ruas jalan seiring dengan makin bertambahnya kendaraan bermotor yang melintas baik untuk pribadi maupun dalam rangka kegiatan ekonomi dan baik di dalam kota maupun antar kota. Penciptaan pembangunan transportasi jalan yang serasi dan terpadu antar sektor, antar daerah, serta antar wilayah adalah dalam rangka mencapai tujuan pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Fokus pemerintah provinsi lebih kepada transportasi jalan karena merupakan infrastruktur utama yang menghubungkan antar kabupaten dan kota di Jawa Timur.

**Tabel 1.2**  
**Panjang Jalan Menurut Status Kepemilikan dan Kondisi Jalan di Jawa Timur Periode 2009-2013 (km)**

Tahun	Kondisi	Status Jalan			Jumlah
		Kab/Kota	Provinsi	Nasional	
2009	Panjang	31.593,30	2.000,98	2.027,01	35.621,29
	Kondisi Baik	17.486,03	1.602,70	1.254,59	20.343,32
	Proporsi (%)	55,35	80,10	61,89	57,11
2010	Panjang	33.938,03	2.000,98	2.027,01	37.966,02
	Kondisi Baik	23.411,91	1.548,42	1.254,59	24.666,52
	Proporsi (%)	68,98	77,38	61,89	64,97
2011	Panjang	34.183,46	1.760,28	2.027,01	37.971,38
	Kondisi Baik	27.759,70	1.376,28	950,48	30.086,46
	Proporsi (%)	81,21	78,16	46,89	79,23
2012	Panjang	34.183,46	1.760,91	2.027,01	37.971,38
	Kondisi Baik	27.027,21	1.509,64	628,97	29.165,82
	Proporsi (%)	79,07	85,73	31,03	76,81
2013	Panjang	37.018,98	1.760,91	2.027,01	40.806,90
	Kondisi Baik	26.243,27	1.556,62	1.934,20	29.734,09
	Proporsi (%)	70,89	88,40	95,42	72,87

Sumber: BPS, 2014(b).

Pada Tabel 1.2, panjang jalan menurut status dan kondisi jalan di Jawa Timur dari tahun 2009 hingga tahun 2013 mengalami peningkatan. Pada tahun 2009 panjang jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota di Jawa Timur sepanjang 35.621,29 km dengan proporsi jalan kondisi baik sebesar 57,11%. Pada tahun 2010 panjang jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota mengalami perubahan yaitu sepanjang 37.966,02 km dengan proporsi jalan kondisi baik naik sebesar 64,97%. Pada tahun 2011 dan tahun 2012 panjang jalan nasional, provinsi



dan kabupaten/kota tidak mengalami perubahan yaitu sepanjang 37.971,38 km dengan proporsi jalan kondisi baik sebesar 79,23% pada tahun 2011, namun proporsi jalan kondisi baik menurun pada tahun 2012 sebesar 76,81%. Pada tahun 2013 panjang jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota kembali mengalami perubahan yaitu sepanjang 40.806,90 km namun dengan proporsi jalan kondisi baik yang kembali menurun sebesar 72,87%. Perkembangan panjang jalan menurut status jalan, panjang jalan provinsi dan panjang jalan nasional tidak mengalami perubahan dari tahun 2012 ke tahun 2013. Namun jika berdasarkan kondisi jalan yang baik mengalami peningkatan yaitu dari 31,03% di tahun 2012 menjadi 95,42% di tahun 2013. Kondisi ini menggambarkan adanya perubahan kondisi jalan yang tadinya rusak menjadi jalan baik, bahkan peningkatannya mencapai 64,39 poin. Jalan dengan kondisi yang baik baru mencapai 72,87% pada tahun 2013, tentu saja kondisi tersebut dapat menjadi pertimbangan bahwa masih diperlukan upaya perbaikan secara berkala dan terus-menerus. Langkah ini penting dilakukan agar proses pengembangan dan pertumbuhan prasarana jalan semakin baik, karena prasarana jalan yang baik akan mampu mendorong percepatan pertumbuhan didalam berbagai sektor.

Investasi memiliki peran penting dalam perencanaan pembangunan di suatu daerah guna meningkatkan pertumbuhan serta perekonomian di daerah tersebut. Siregar (2012: 20) mengatakan bahwa salah satu upaya untuk meningkatkan kemampuan dalam sektor transportasi diperlukan investasi yang sangat besar. Peran investasi swasta sangat penting diperlukan untuk mengisi kekurangan investasi yang diperlukan pada sektor transportasi. Investasi swasta

yang besar diharapkan dapat membantu dalam pembangunan fasilitas dasar, misalnya dalam pembangunan terminal dan pelabuhan.

**Tabel 1.3**

**Investasi Penanaman Modal Asing (PMA) Menurut Bidang Usaha yang di Setujui Pemerintah dan Realisasi di Provinsi Jawa Timur Periode 2009-2013**

Tahun	PMA			
	Jumlah Proyek	Di Setujui Pemerintah (US\$)	Jumlah Proyek	Realisasi (US\$)
2009	96	1.561.787.000	70	426.675.844
2010	114	2.053.716.000	147	1.855.890.000
2011	174	3.378.129.000	191	2.230.444.444
2012	195	4.965.234.000	264	2.780.066.248
2013	165	7.929.130.000	278	3.545.569.559
<b>Total</b>	<b>744</b>	<b>19.887.996.000</b>	<b>950</b>	<b>10.838.646.095</b>

Sumber: BPM, 2014.

Perkembangan investasi penanaman modal asing (PMA) yang di setujui pemerintah dan realisasi investasi PMA di Jawa Timur semakin meningkat setiap tahunnya, namun nilai dari PMA yang di setujui pemerintah selalu berbeda dengan realisasinya. Pada Tabel 1.3, PMA yang di setujui pemerintah tahun 2009 sebesar 1.561.787.000 US\$ dengan 96 proyek. Namun pada realisasinya hanya mencapai 426.675.844 US\$ dengan 70 proyek yang dapat terealisasi. Nilai tersebut terus mengalami peningkatan serta perbedaaan nilai antara PMA yang di setujui pemerintah dengan realisasi PMA hingga tahun 2013 yaitu sebesar 7.929.130.000 US\$ dengan 165 proyek untuk PMA yang di setujui pemerintah

dan 3.545.569.559 US\$ dengan 278 proyek untuk realisasi PMA. Hal ini disebabkan nilai investasi yang disetujui pada suatu tahun tidak dapat diselesaikan pada tahun itu juga melainkan bergantung pada besar kecilnya dan banyaknya proyek tersebut. Semakin besar dan banyaknya proyek maka akan semakin lama pengerjaannya. Coughlin dkk (1991) menyatakan bahwa di Amerika Serikat, infrastruktur transportasi yang lebih luas dapat dikaitkan dengan peningkatan *Foreign Direct Investment* (FDI). Wheeler dan Mody (1992) menemukan bahwa kualitas infrastruktur merupakan variabel penting bagi negara-negara berkembang yang ingin menarik FDI dari Amerika Serikat, tetapi kurang menarik bagi negara-negara maju yang sudah memiliki kualitas infrastruktur yang baik. Dalam perkembangan ekonomi, infrastruktur memiliki daya tarik yang signifikan untuk arus masuk FDI (Khadaroo dan Seetanah, 2010). Sekkat dan Varoudakis (2007) menilai infrastruktur memiliki daya tarik yang signifikan dari FDI bahkan dibandingkan dengan keterbukaan dan iklim investasi di negara-negara berkembang. Bae (2008) menyatakan bahwa di negara-negara maju, infrastruktur bukanlah indikator pendorong untuk menarik FDI.

Pradhan, dkk (2013) meneliti mengenai infrastruktur transportasi di India. Di dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa terdapat beberapa variabel yang mempengaruhi infrastruktur transportasi yang terfokus pada jalan dan jalan kereta api atau jalan rel yaitu *foreign direct investment* (FDI) dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian tersebut bertujuan untuk melihat atau menguji kointegrasi antara infrastruktur transportasi darat, FDI dan pertumbuhan ekonomi serta untuk melihat hubungan jangka panjang dan jangka pendek dari variabel yang di amati

dengan menggunakan tes kointegrasi *autoregressive distribution lag* (ARDL) dan menggunakan estimasi *vector error correction model* (VECM). Pradhan, dkk (2013) menemukan bahwa infrastruktur transportasi, FDI dan pertumbuhan penduduk memiliki kointegrasi dalam jangka panjang. FDI dan pertumbuhan penduduk signifikan mempengaruhi infrastruktur transportasi yang difokuskan pada jalan dan jalan kereta api.

Berdasarkan latar belakang studi serta beberapa penelitian sebelumnya maka pada penelitian ini akan membahas tentang **“Hubungan Infrastruktur Transportasi Darat, Penanaman Modal Asing Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Timur”**. Penelitian ini mengambil variabel PDRB sebagai indikator pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur dan beberapa variabel yang mempengaruhi yaitu infrastruktur transportasi darat dan penanaman modal asing dengan menggunakan uji Kausalitas Granger dan pendekatan regresi runtut waktu, yaitu *vector error correction model* (VECM), di mana metode *autoregressive distribution lag* (ARDL) digunakan untuk menguji kointegrasi.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah bagaimana hubungan antara infrastruktur transportasi darat dan penanaman modal asing terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang akan dilakukan adalah untuk mengetahui bagaimana hubungan antara infrastruktur transportasi darat dan penanaman modal asing terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai wadah untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh dalam perkuliahan dan membuat penulis menjadi lebih mengerti mengenai topik yang dibahas.
2. Penelitian ini dapat menjadi referensi ilmiah mengenai hubungan infrastruktur transportasi darat dan penanaman modal asing terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur.
3. Penelitian ini dapat menambah pengetahuan, wawasan, serta memberi gambaran mengenai bagaimana pengaruh infrastruktur transportasi darat dan penanaman modal asing terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur.
4. Penelitian ini dapat menjadi pertimbangan bagi pemerintah dalam memutuskan kebijakan yang tepat sehingga segera diambil tindakan dalam menangani permasalahan pembangunan ekonomi guna menunjang pertumbuhan ekonomi di provinsi Jawa Timur.

## 1.5 Sistematika Penelitian

Sistematika skripsi disajikan sebagai berikut:

### **BAB 1: PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan berisi latar belakang permasalahan yang menjadi dasar penelitian skripsi, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bagian ini akan diuraikan konsep dan teori yang berhubungan dengan permasalahan yang telah dirumuskan. Disamping itu pada bagian ini juga akan disampaikan sejumlah penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Pada akhir bagian ini dibuat hipotesis, yaitu menyusun dugaan berdasarkan teori dan penelitian yang telah ada. Pada akhir bab ini juga akan disampaikan mengenai model analisis penelitian.

### **BAB 3: METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan oleh penulis. Bagian-bagian dari metode penelitian ini terdiri dari pendekatan penelitian, identifikasi variabel, definisi operasional, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data dan teknik analisis.

### **BAB 4: HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini berisi inti dari penulisan skripsi dimana menganalisis hasil dari penelitian yang dilakukan dari data yang diperoleh maupun dari hasil pengolahan data yang dilakukan penulis. Adapun bagian-

bagian dari bab ini adalah gambaran umum obyek penelitian, deskripsi hasil penelitian, analisis model dan pengujian hipotesis, serta pembahasan.

## **BAB 5: SIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini merupakan bagian terakhir dari penulisan skripsi ini. Dalam bab ini terdiri dari kesimpulan serta saran-saran yang dianggap perlu berkenaan dengan hasil pembahasan skripsi.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

