

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator mengukur keberhasilan pembangunan. Untuk mendapatkan pertumbuhan ekonomi yang optimum dapat ditempuh dengan berbagai upaya baik jangka pendek, menengah maupun jangka panjang. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah melalui pembangunan dan perbaikan infrastruktur.

Hasil penelitian berbagai sumber menyatakan pembangunan infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi, dalam jangka pendek pembangunan infrastruktur menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi. Dalam jangka menengah dan panjang infrastruktur akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait. Infrastruktur dapat menjadi jawaban bagi wilayah yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur, yang sering disebut pula prasarana dan sarana fisik, disamping memiliki keterkaitan dengan proses pertumbuhan ekonomi, juga terhadap tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur dan berfungsi lebih baik akan memiliki tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik dibandingkan dengan wilayah lainnya yang keberadaan infrastruktur yang kurang lengkap maupun kurang berfungsi dengan baik dan sebaliknya mengakibatkan problem sosial dan lingkungan.

Pembangunan infrastruktur mempunyai peran vital dalam mendukung ekonomi, sosial-budaya, kesatuan dan persatuan yang mengikat dan menghubungkan antar daerah, mewujudkan pemenuhan hak dasar rakyat seperti pangan, sandang, papan, rasa aman, pendidikan, kesehatan dan lain-lain sehingga ketersediaan infrastruktur dapat membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta menurunkan biaya aktivitas investor dalam dan luar negeri.

Dalam konteks ekonomi, infrastruktur merupakan modal sosial masyarakat (*social overhead capital*) atau kunci bagi perkembangan ekonomi (*basic determinant*) yaitu barang-barang modal esensial sebagai tempat bergantung bagi perkembangan ekonomi dan merupakan prasyarat agar berbagai aktivitas masyarakat dapat berlangsung. Infrastruktur merupakan katalisator diantara proses produksi, pasar dan konsumsi akhir. Keberadaan infrastruktur memberikan gambaran tentang kemampuan berproduksi masyarakat dan tingkat kesejahteraan masyarakat sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai apabila tidak ada ketersediaan infrastruktur yang memadai.

Ketersediaan infrastruktur yang dibutuhkan ragamnya dipengaruhi oleh karakteristik geografis suatu wilayah, hal ini telah dibuktikan oleh Munnell (1990) terhadap 4 wilayah Amerika Serikat (*Northeast, North Central, South dan West*). Munnell menunjukkan adanya hubungan antara kondisi wilayah dengan output. Di *Northeast* yang mempunyai tenaga kerja dengan pendidikan yang tinggi, koefisien tenaga kerjanya tinggi sedangkan koefisien modal publik dan swastanya rendah. Ini mengindikasikan rasio modal/tenaga kerja yang rendah. Investasi yang

lebih besar pada infrastruktur cenderung menghasilkan output dan pertumbuhan tenaga kerja yang lebih besar. Artinya setiap daerah memiliki kebutuhan infrastruktur dasar yang berbeda, sehingga infrastruktur saluran irigasi diharapkan lebih mendesak dibutuhkan di wilayah kabupaten yang kontribusi PDRB terbesarnya dari sektor pertanian.

Menurut Setiadi (2006) dan Amrulloh (2006), setiap jenis infrastruktur secara signifikan memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan *ouput* perekonomian daerah dan masing-masing memberikan kontribusi yang berbeda. Panggabean (2008) menambahkan kontribusi tersebut juga berbeda-beda untuk pertumbuhan masing-masing sektor dan wilayah. Hasil penelitiannya menunjukkan jenis infrastruktur telepon dan jalan merupakan kontributor terbesar untuk pertumbuhan *ouput* pertanian dan non pertanian.

Keberadaan infrastruktur, telah terbukti berperan sebagai instrumen bagi pengurangan kemiskinan, pembuka daerah terisolasi, dan mempersempit kesenjangan antar wilayah namun kebijakan pembangunan infrastruktur yang lebih didasarkan pada orientasi *ouput* berupa pertumbuhan ekonomi dibandingkan dengan pemerataan pendapatan justru dapat menimbulkan kesenjangan. Sibarani (2002) yang mengatakan bahwa pengaruh kebijakan pembangunan infrastruktur yang terpusat di pulau jawa dan Indonesia Bagian Barat menimbulkan disparitas pendapatan perkapita dimasing-masing daerah di Indonesia.terutama di pulau jawa dan luar jawa.

Indikasi disparitas tersebut dapat terlihat dari Pulau Jawa yang luas wilayahnya hanya 7% dari luas wilayah Indonesia memiliki nilai investasi dan

produksi lebih dari 50% dari total investasi di Indonesia yang mengakibatkan total *ouput* di Pulau Jawa mencapai 60% dari total *ouput* Indonesia (BPS, 2008).

Pada pelaksanaannya pembangunan infrastuktur, perawatannya maupun rehabilitasi sebagai peningkatan kapasitas menghadapi kendala baik internal maupun eksternal. Kualitas sumber daya manusia, manajemen dan jumlah biaya yang sangat besar sementara kemampuan anggaran pemerintah baik di pusat maupun di daerah sangat terbatas merupakan sebahagian dari kendala internal sementara lemahnya tingkat kepedulian masyarakat, bencana alam, sulitnya pembebasan tanah merupakan sebahagian kendala eksternal pembangunan infrastruktur. Sebagai contoh kasus adalah pembangunan infrastruktur yang terancam gagal di Kota Medan dikarenakan terganjal oleh faktor pembebasan tanah dimana dana sebesar Rp2,14 triliun yang dialokasikan untuk pengembangan infrastruktur hanya bisa dimanfaatkan sekitar 70%, karena sisanya terbuang untuk mengurus pembebasan tanah masyarakat. (Haris, 2008).

Untuk itu peran pemerintah, pemerintah daerah, swasta dan masyarakat secara terkoordinasi perlu terus didorong sehingga pembangunan infrastruktur bersinergi dan tidak terkendala.

Peranan pemerintah sebagai fasilitator salah satunya adalah telah diselenggarakannya *Indonesian Infrastructure Summit* di Jakarta, yang menghasilkan kebijakan-kebijakan antara lain road map pembangunan infrastruktur 5 tahun ke depan yang mencakup infrastruktur transportasi, jalan, pengairan, air minum dan sanitasi, telematika, ketenagalistrikan, dan pengangkutan minyak dan gas bumi. Penguatan berbagai kerangka regulasi yang terkait dengan pembangunan infrastruktur, antara lain dengan ditetapkannya

Peraturan Presiden No. 42 tahun 2005 tentang Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur dan kebijakan untuk infrastruktur yang menghasilkan *commercial goods* diarahkan untuk dibangun oleh pihak swasta.

Sebagai koordinator pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam agenda bersama antara lain memprioritaskan peningkatan pembangunan proyek infrastruktur di seluruh Indonesia untuk mengatasi gelombang pengangguran, seperti jalan, jembatan, pelabuhan, dermaga, energi, perhubungan dan perumahan. (Panggabean, 2008).

Pada kenyataannya keberadaan sebahagian infrastruktur di Sumatera Utara belum mengalami pertumbuhan yang berarti. Penambahan panjang jalan pada 5 tahun terakhir masih dibawah 3 persen. Pada tahun 2008 panjang jalan di Sumatera Utara 37.280,47 km naik 1,77 persen dibanding tahun sebelumnya. (36.633,31 km).

Infrastruktur listrik yang mengalami peningkatan produksi setiap tahunnya belum mampu memenuhi kebutuhan permintaan energi listrik di Sumatera Utara. Jumlah listrik yang di salurkan ke Sumatera Utara pada tahun 2008 mencapai 6.469,15 GWH, walaupun mengalami kenaikan 9,49 persen dibanding tahun 2007 dengan jumlah listrik yang disalurkan sebesar 5.908, 60 GWH namun masih mengalami kekurangan sehingga listrik sering mengalami pemadaman secara bergilir dan mendadak diberbagai daerah sehingga masih dibutuhkannya penambahan pembangunan infrastruktur listrik untuk peningkatan kapasitas.

Air bersih pada kondisi 5 tahun terakhir mengalami peningkatan produksi dari 166.378.078 M³ ditahun 2004 naik menjadi 180.464 M³ pada tahun 2007 dan

183.426.247 M³ ditahun 2008 atau mengalami pertumbuhan rata rata 2,56 persen setiap tahunnya.

Infrastruktur saluran irigasi turun drastis pada tahun 2005 dari 288.563 ha di tahun 2004 menjadi 275.261 ha (-4,61 %) kemudian merangkak naik kembali setiap tahunnya, namun luas lahan sawah beririgasi tersebut masih dibawah kondisi tahun 2004. Keadaan ini mengidentifikasikan adanya faktor kerusakan saluran irigasi atau faktor kurangnya pasokan sumber air sementara pembangunan dan perbaikan yang dilaksanakan belum maksimal.

Tabel 1.1 : Perkembangan Panjang Jalan, Energi Listrik Yang Diproduksi, Jumlah Air Bersih Yang Disalurkan dan Luas Lahan Irigasi Di Provinsi Sumatera Utara Tahun 2004-2008

No.	Jenis Infrastruktur/ PDRB	2004	2005	2006	2007	2008
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Panjang Jalan (Km)	33.610,55	34.093,97	34.093,97	36.633,31	37.280,47
2	Listrik yang Diproduksi dan Disalurkan (GWH)	5.288,44	5.475,33	5.617,04	5.908,60	6.469,15
3	Air Bersih Yang Disalurkan (M ³)	166.378.078	167.037.175	175.659.762	180.463.964	183.426.247
4	Luas lahan sawah Irigasi (ha.)	288.563	275.261	277.514	278.778	283.627
5	PDRB Per Kapita (Rp000)	7.131,41	7.350,09	7.477,54	7.816,13	8.144,04

Sumber Data : BPS, Hasil Olahan

Infrastruktur jalan walapun mengalami pertumbuhan setiap tahunnya namun kondisi yang telah beraspal baru 53,13 persen atau sama dengan 19.807,46 km dari

37.280,47 km total panjang jalan di Sumatera Utara dimana 5,63 persen merupakan panjang jalan nasional dan 7,38 persen panjang jalan propinsi seperti terlihat pada tabel 1.2.

Tabel 1.2 : Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan dan Statusnya Di Provinsi Sumatera Utara Tahun 2008 (Km/%)

Jenis Permukaan		Nasional	Provinsi	Kab/Kota	Jumlah
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
Diaspal	Km	2.025,88	2.656,52	15.125,06	19.807,46
	%	(96,56)	(96,52)	(46,64)	(53,13)
Kerikil	Km	59,00	79,24	6.871,04	7.009,28
	%	(2,81)	(2,88)	(21,19)	(18,80)
Tanah	Km	13,20	16,65	8.923,12	8.952,97
	%	(0,63)	(0,60)	(27,52)	(24,02)
Tidak Dirinci	Km	-	-	1.510,76	1.510,76
	%	-	-	(4,66)	(4,05)
Jumlah	Km	2.098,08	2.752,41	32.429,98	37.280,47
	%	(100,00)	(100,00)	(100,00)	(100,00)

Sumber Data : BPS, Hasil Olahan

Bila diteliti lebih lanjut menurut kondisinya maka jalan yang memiliki kondisi baik hanya 31,54 persen atau 11.757,54 km sementara jalan yang kondisinya sedang persentasenya 25,50 persen atau 9.506,86 km dan 37,67 persen atau sama dengan 14.044,74 mengalami kondisi rusak dan rusak berat. Menurut statusnya maka persentase terbesar kerusakan jalan adalah pada jalan nasional yang mencapai 46,64 persen dari 2.098,08 km panjangnya. Lebih jelasnya dapat terlihat pada tabel 1.3 berikut :

Tabel 1.3 : Panjang Jalan Menurut Kondisi dan Statusnya Di Provinsi Sumatera Utara Tahun 2008 (Km/%)

Kondisi Jalan		Nasional	Provinsi	Kab/Kota	Jumlah
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
Baik	Km	419,17	825,72	10.512,65	11.757,54
	%	(19,98)	(30,00)	(32,42)	(31,54)
Sedang	Km	700,34	1.182,99	7.623,53	9.506,86
	%	(33,38)	(42,98)	(23,5)	(25,50)
Rusak	Km	559,89	355,61	7.402,60	8.318,10
	%	(26,69)	(12,92)	(22,83)	(22,31)
Rusak Berat	Km	418,68	388,09	4.919,86	5.726,63
	%	(19,96)	(14,10)	(15,17)	(15,36)
Tidak Dirinci	Km	-	-	1.971,33	1.971,33
	%	-	-	(6,08)	(5,29)
Jumlah	Km	2.098,08	2.752,41	32.429,98	37.280,47
	%	(100,00)	(100,00)	(100,00)	(100,00)

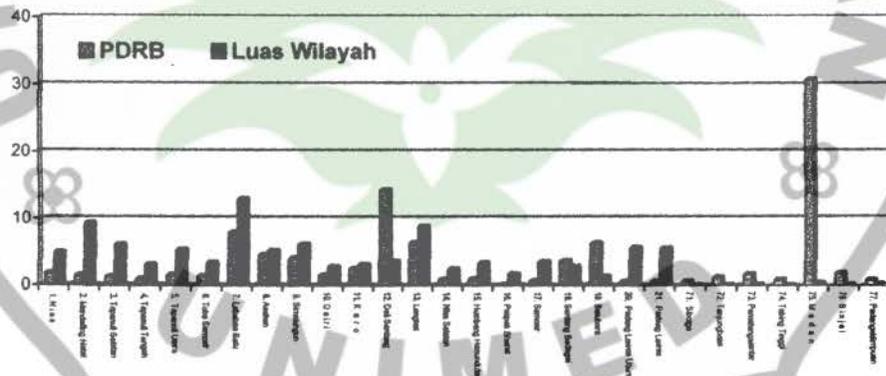
Sumber Data : BPS, Hasil Olahan

Disisi lain perkembangan pertumbuhan pendapatan perkapita mengalami fluktuasi dimana pada tahun 2006 mengalami perlambatan dibanding tahun 2005, yang kemudian kembali mengalami percepatan di tahun 2007 dan kemudian melambat kembali di tahun 2008 walaupun secara absolut pendapatan perkapita tersebut mengalami kenaikan setiap tahunnya yaitu dari 7,13 juta rupiah pada tahun 2004 naik menjadi 7,35 juta rupiah di tahun 2005 selanjutnya menjadi 7,47 juta rupiah di tahun 2006 kemudian menjadi 7,82 juta rupiah ditahun 2007 dan ditahun 2008 menjadi 8,1 juta rupiah per kapita per tahunnya..

Bila ditelusuri menurut rasio luas wilayah kontribusi PDRB kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Utara ternyata 30,82% kontribusi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) disumbangkan oleh Kota Medan yang

memiliki luas hanya 0,37% dari luas Provinsi Sumatera Utara atau dapat juga dinyatakan bahwa 65,41% dari total PDRB Sumatera Utara merupakan kontribusi hanya dari 5 kabupaten/kota, yaitu kota Medan, Kabupaten Deliserdang, Labuhan Batu, Langkat dan Batu Bara yang total luasnya hanya 17,41% dari luas Provinsi Sumatera Utara, sementara sisanya merupakan kontribusi 24 Kabupaten/kota lainnya yang masing masing memberikan kontribusi kurang dari 5 persen bahkan beberapa Kabupaten/Kota kontribusinya tidak mencapai 1%.

Berdasarkan grafik 1.1 terlihat rasio luas wilayah berbanding terbalik terhadap kontribusi PDRB dan daerah kota memiliki kontribusi yang lebih besar dibanding rasio luas wilayahnya sementara daerah kabupaten sebaliknya kecuali Kabupaten Deliserdang, Serdangbedagai dan Batubara kenyataan ini menunjukkan adanya produktifitas yang lebih tinggi di daerah kota di banding kabupaten dan menjadi suatu pertanyaan apakah dikarenakan daerah kota yang memiliki infrastruktur lebih baik dibanding kabupaten.



Sumber Data : BPS, Hasil Olahan

Gambar 1.1 : Grafik Kontribusi PDRB Atas Dasar Harga Berlaku dan Rasio Luas Wilayah Provinsi Sumatera Utara Menurut Kabupaten/Kota Tahun 2008

Berdasarkan latar belakang tersebut antara lain rendahnya kualitas dan kuantitas keberadaan infrastruktur, beragamnya elastisitas setiap jenis infrastruktur, berbedanya kebutuhan infrastruktur dasar yang mendesak antar daerah sehingga membutuhkan perencanaan skala prioritas yang berbeda, sementara terbatasnya anggaran, dilain pihak pembangunan infrastruktur itu sendiri berpotensi juga mengakibatkan ketimpangan output antar kabupaten/ kota maka penting mengkaji "*Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional di Provinsi Sumatera Utara*"

1.2. Rumusan Masalah

Pembangunan infrastruktur yang dikelola secara efisien berpotensi meningkatkan output perekonomian dan biaya pembangunan infrastruktur yang sangat besar merupakan salah satu kendala dapat disikapi dengan meningkatkan peranan sektor swasta, untuk itu dibutuhkan iklim tata pemerintahan yang baik (*good governance*) yang menjamin transparansi, akuntabilitas, keadilan dan persaingan sehat, dan disisi lain perlu adanya suatu model yang dapat memberikan arah dugaan terhadap pembangunan infrastruktur sehingga mampu meminimalisir kendala-kendala lain seperti lemahnya perencanaan, kuantitas yang belum mencukupi dan kualitas yang rendah

Selaras dengan latar belakang dan untuk mengetahui arah dugaan terhadap pembangunan infrastruktur tersebut, maka penelitian ini didasarkan pada rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pengaruh pembangunan infrastruktur yang diwakili infrastruktur jalan, listrik, air bersih dan saluran irigasi terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara?
2. Jenis infrastruktur mana yang memberikan elastisitas terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menyusun model dan menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur yang diwakili infrastruktur jalan, listrik, air bersih dan saluran irigasi terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara.
2. Mengetahui jenis infrastruktur yang memberikan elastisitas terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan tercapainya tujuan tersebut, manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah:

1. Memberikan gambaran umum pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara.
2. Sebagai sumbangan pemikiran dan tambahan informasi bagi para pengambil kebijakan dalam merumuskan model pembangunan infrastruktur dan sektor prioritas di Provinsi Sumatera Utara baik pemerintah maupun kalangan dunia swasta melakukan investasi infrastruktur di Sumatera Utara.

3. Sebagai tambahan informasi teoritis dan empiris bagi penelitian selanjutnya menganalisis pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi.
4. Sebagai wadah bagi penulis dalam mengimplementasikan ilmu Ekonomi yang diperoleh selama perkuliahan di Program Pasca Sarjana Universitas Negeri Medan.

