

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sejatinya dalam proses pertumbuhan ekonomi suatu bangsa tidak bisa terlepas dari sebuah proses pembangunan. Pembangunan sendiri merupakan suatu proses yang dinamis bagi sebuah negara untuk mewujudkan kesejahteraan bangsanya. Pertumbuhan yang tinggi tidak memiliki arti jika tidak diikuti oleh pembangunan negara yang komprehensif dan berkelanjutan. Meskipun demikian, proses pembangunan itu sendiri masih memberikan dampak yang kurang baik khususnya bagi beberapa negara di dunia.

Menurut *Global Competitiveness Report 2017-2018* atau Laporan Daya Saing Global yang disusun oleh Lembaga *World Economic Forum* (WEF), menjelaskan bahwa dalam peringatan 10 tahun krisis keuangan internasional, ekonomi global menunjukan tanda-tanda pembaharuan. Hal ini ditandai dengan kenaikan Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 3,5% pada tahun 2017 silam. Meskipun hal ini menunjukkan perkembangan yang positif, para pemimpin dunia tetap menghadapi kesulitan besar ketika hal itu menyangkut kebijakan ekonomi, seperti distribusi pendapatan yang tidak merata dari manfaat kemajuan ekonomi; pembagian generasi, peningkatan ketimpangan pendapatan di negara maju, dan meningkatnya degradasi lingkungan telah meningkatkan kesadaran bahwa kebijakan

ekonomi di tahun-tahun sebelumnya belum melayani warga negara atau masyarakat dengan baik.¹

Berdasarkan fakta di atas, *Global Competitiveness Report* berusaha membantu para pembuat kebijakan untuk memahami sifat tantangan pembangunan ekonomi yang kompleks dan beragam guna merancang kebijakan yang lebih baik dengan membuat *Global Competitiveness Index* (GCI). GCI sendiri telah melacak kinerja dari 140 negara dengan 12 pilar daya saing, yaitu: institusi; infrastruktur; lingkungan makroekonomi; kesehatan dan pendidikan yang utama; pelatihan dan pendidikan yang lebih tinggi; efisiensi pasar barang; efisiensi pasar tenaga kerja; perkembangan pasar finansial; kesiapan teknologi; ukuran pasar; kecanggihan berbisnis, dan; inovasi.²

Perhitungan di dalam GCI sendiri didasarkan pada pertumbuhan ekonomi negara tersebut. Secara umum pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai kenaikan output barang dan jasa yang dihasilkan oleh suatu negara pada tahun tertentu dibandingkan tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi merupakan indikator hasil pembangunan yang telah dilakukan dan sebagai penentu arah pembangunan selanjutnya, pertumbuhan ekonomi yang positif tentunya akan menunjukkan skala perekonomian yang bertambah baik.

Grafik I.1 menunjukkan jumlah pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) di Indonesia dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2016.

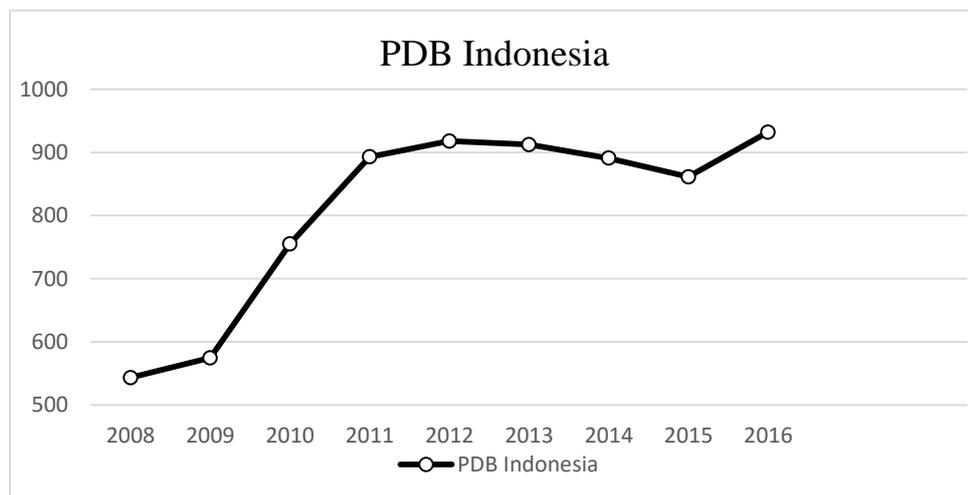
¹ Klaus Schwab, *The Global Competitiveness Report 2017-2018* (Geneva: World Economic Forum, 2017), hlm. vii.

² *Ibid.*, hlm. 12

Berdasarkan grafik I.1 dapat dilihat bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami tren peningkatan dari tahun 2008 hingga 2016 pasca krisis ekonomi tahun 1998. Tetapi, pada tahun 2013 PDB Indonesia sempat mengalami penurunan dengan jumlah 912.524 miliar rupiah menjadi 861,256 miliar rupiah pada tahun 2015. Hingga pada tahun 2016 kembali meningkat menjadi 932,259 miliar rupiah.

Grafik I.1

Grafik PDB Indonesia (milyar rupiah) Tahun 2008-2016

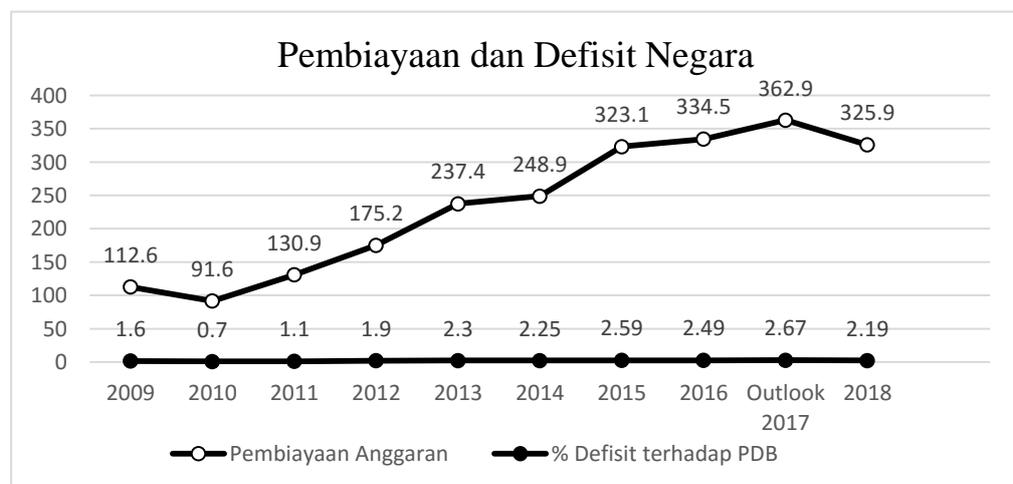


Data *World Bank*, data diolah Peneliti

Meskipun PDB Indonesia cenderung mengalami peningkatan yang cukup signifikan setiap tahunnya, hal tersebut belum tentu menjadi pertanda baik untuk Indonesia. Hal itu dibuktikan pada laporan Bank Dunia atau *World Bank* yang merilis *Top 10 Borrowers External Debt Stock 2011* atau 10 besar peminjam hutang luar negeri 2011, yang menjelaskan bahwa pada tahun 2012 Indonesia masuk ke dalam 10 negara penghutang terbesar di dunia dan menjadi peringkat ke-7 dengan total utang 213,5 miliar dolar amerika. Jumlah utang tersebut dinilai masih

sehat karena masih di rasio 24 persen dari 60 persen terhadap rasio PDB Indonesia.³ Lebih lanjut, *The Global Debt Clock, The Economist* dalam viva.co.id menunjukkan bahwa Indonesia menjadi negara penghutang terbesar kedua di ASEAN setelah Singapura. Indonesia tercatat memiliki utang pemerintah hingga 218,75 miliar dolar amerika. Dengan jumlah penduduk sekitar 250 juta jiwa berarti satu orang di Indonesia harus menanggung utang pemerintah sebesar 884 dolar amerika atau sekitar 7.956.000 rupiah (dengan harga 9.000 rupiah per dolar).⁴

Grafik I.2
Pembiayaan Anggaran (triliun rupiah) dan Defisit Anggaran Terhadap PDB (dalam persen) Tahun 2009-2018



Sumber: Tahun 2009-2013 data diambil dari APBN 2013 dan tahun 2014-2018 data diambil dari APBN 2018, data diolah Peneliti

³ Nia, *Masuk 10 Negara Pengutang Terbesar Kemenkeu: Utang RI Masih Sehat*, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2129111/masuk-10-negara-pengutang-terbesar-kemenkeu-utang-ri-masih-sehat> (diakses tanggal 4 Maret 2018 pukul 10.08 WIB)

⁴ Syahid Latif, *Utang Indonesia Tertinggi Kedua di ASEAN*, <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/352249-utang-indonesia-tertinggi-kedua-di-asean> (diakses tanggal 4 Maret 2018 pukul 11.15 WIB)

Pada grafik I.2 dapat dilihat bahwa laporan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2009-2018 terjadi defisit anggaran sejak 2009 dan sempat mengalami penurunan 0,9% di tahun 2010. Pembiayaan anggaran negara serta defisit terhadap PDB kembali meningkat sejak tahun 2010. Pada tahun 2014 dan 2016 terjadi penurunan defisit terhadap PDB dalam persen karena selisih pembiayaan anggaran dan total defisit hanya berbeda sedikit dengan tahun 2015. Bagaikan bola salju yang terus bergulir, defisit APBN kian tahun semakin bertambah besar, tercatat tahun 2018 sekitar 2,19% terhadap PDB atau 325,9 triliun rupiah dan dapat ditekan atau lebih rendah dari outlook 2017 (2,67% terhadap PDB).⁵ Defisit anggaran dari tahun ke tahun lazim ditemukan pada belanja pemerintah yang terus menaik dari tahun ke tahun.

Dalam APBN tahun 2018, dimana anggaran yang digunakan untuk pendidikan dan infrastruktur menjadi yang terbesar dengan anggaran pendidikan mencapai 444,1 triliun rupiah; anggaran infrastruktur 410,4 triliun rupiah; anggaran kesehatan 110,0 triliun rupiah, dan; anggaran perlindungan sosial 283,8 triliun rupiah.⁶

Saat ini pemerintah Indonesia sedang memfokuskan diri untuk melakukan pembangunan infrastruktur. Secara sederhana dapat ditarik logika bahwa pembangunan infrastruktur akan menciptakan lapangan pekerjaan. Di mana saat ini Indonesia masih memiliki banyak tenaga kerja kasar, dengan begitu dengan adanya pembangunan infrastruktur akan

⁵ Direktorat Penyusunan APBN & Direktorat Jenderal Anggaran, *Informasi APBN 2018* (Jakarta: Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Keuangan, 2018), hlm. 31

⁶ *Ibid.*, hlm. 17-20

membuka peluang pekerjaan bagi mereka yang berpendidikan rendah untuk bekerja dalam proyek pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, pembangunan infrasturktur diharapkan mampu mendongkrak laju pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Berdasarkan perspektif GCI, infrastruktur juga merupakan empat pilar dasar yang merupakan faktor pendorong perekonomian suatu negara. Menurut *Global Competitiveness Report* tahun 2017-2018 negara Indonesia menempati urutan ke-52 dari 137 negara dalam hal pembangunan infrastruktur. Peringkat ini bertahan di standar rata-rata namun justru menyebabkan beberapa masalah dalam perekonomian Indonesia, salah satunya adalah lambatnya pembangunan infrastruktur. Hal tersebut ditandai dengan kurangnya kualitas dan kuantitas infrastruktur, baik infrastruktur “keras” (yang merujuk kepada jaringan fisik seperti jalan dan bandara) maupun infrastruktur “non-fisik” atau “lunak” (seperti pasokan listrik, kesejahteraan sosial dan kesehatan). Indonesia tampaknya memiliki kesulitan untuk mendorong pengembangan struktural secara cepat.⁷

Pada prinsipnya, salah satu program arah pembangunan jangka panjang untuk pembangunan infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005-2025 menjelaskan bahwa: “Pergerakan muatan barang dan penumpang dipercepat dan diperlancar melalui pembangunan jalan bebas hambatan trans Jawa dan Sumatera, promosi

⁷ Indonesia Investments, *Infrastruktur di Indonesia*, <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?> (diakses tanggal 15 Februari 2018 pukul 23.22 WIB)

angkutan barang melalui kereta api, promosi angkutan barang antar pulau dengan sistem Ro-Ro, promosi angkutan komoditi khusus dengan pesawat terbang (*fresh good and high value*).⁸

Tidak mengherankan jika dalam beberapa tahun terakhir pemerintah sedang berusaha untuk menjalankan pembangun infrastruktur baik itu secara fisik maupun non-fisik yang telah tertuang di dalam RPJP 2005-2025. Melihat pentingnya pembangunan infrastruktur, pemerintah pada akhirnya menjadikan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu proyek yang cukup banyak mendapatkan limpahan dana dari APBN. Namun, ketersediaan dana pemerintah untuk membangun infrastruktur sangat terbatas. Anggaran tahun 2010-2014 hanya mencapai 1.429,3 triliun rupiah kapasitas pemerintah hanya mencapai 31%, itu sebabnya peranan swasta sangat dibutuhkan.⁹

Infrastruktur menjadi salah satu proyek yang banyak menghabiskan dana dari APBN. Maka itu, Indonesia butuh investasi baik dalam negeri maupun luar negeri untuk pembangunan ekonomi. Naguis, Paul dan Tang dalam penelitian Joko Susanto menjelaskan upaya investasi dalam infrastruktur untuk menarik masuknya penanaman modal asing langsung. Perusahaan multinasional sangat memperhatikan faktor ketersediaan dan kualitas infrastruktur termasuk infrastruktur jalan.

Investasi dalam sarana transportasi misalnya akan membuat perdagangan

⁸ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Tahun 2005-2025* (Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2017), hlm. 40

⁹ Hadjar Seti Adji, *Mendorong Investasi Infrastruktur di Indonesia*, <http://id.beritasatu.com/home/mendorong-investasi-infrastruktur-di-indonesia/31614> (diakses tanggal 5 Maret 2018 pukul 21.05 WIB)

internasional dapat dilakukan dengan biaya lebih rendah. Biaya transportasi yang murah akan dapat menyebabkan tingginya mobilitas perusahaan. Kumar juga menjelaskan mengenai pentingnya pengembangan infrastruktur yang dibentuk sesuai strategi pemerintah yang merupakan bagian tidak terpisahkan untuk menarik masuknya penanaman modal asing langsung.¹⁰

Pada statistik *National Single Window for Investment*, peringkat realisasi investasi berdasarkan sektor pada masa kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tahun 2009-2014, transportasi, gudang dan telekomunikasi menjadi yang paling diminati investor dengan 20.302.494,8 ribu dolar amerika dengan 696 proyek untuk penanaman modal asing (PMA), sedangkan penanaman modal dalam negeri (PMDN) sektor listrik, gas dan air dengan 270 proyek sebesar 85.698.568,5 juta rupiah. Berbeda dengan masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo tahun 2014-2019, PMA dipimpin oleh sektor pertambangan dengan total investasi 15.800.631,8 ribu dolar amerika serta PMDN dipimpin oleh sektor industri makanan dengan 114.699.028,9 juta rupiah.¹¹

Secara garis besar, sektor infrastruktur memimpin dengan jumlah realisasi investasi terbanyak diminati baik oleh PMA maupun PMDN. Mengingat infrastruktur sangatlah penting dalam pembangunan ekonomi, ditambah lagi Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Joko

¹⁰ Joko Susanto, *Determinan Penanaman Modal Asing Langsung di ASEAN*. Jurnal Fakultas Ekonomi UPN Veteran Yogyakarta Vol. 7, No. 1, Juni 2012, hlm. 76

¹¹ National Single Window for Investment, https://nswi.bkpm.go.id/data_statistik (diakses tanggal 22 April 2018 pukul 00.41 WIB)

Widodo yang gencar membangun infrastruktur baik itu berupa jalan, energi, transportasi, air dan lainnya.

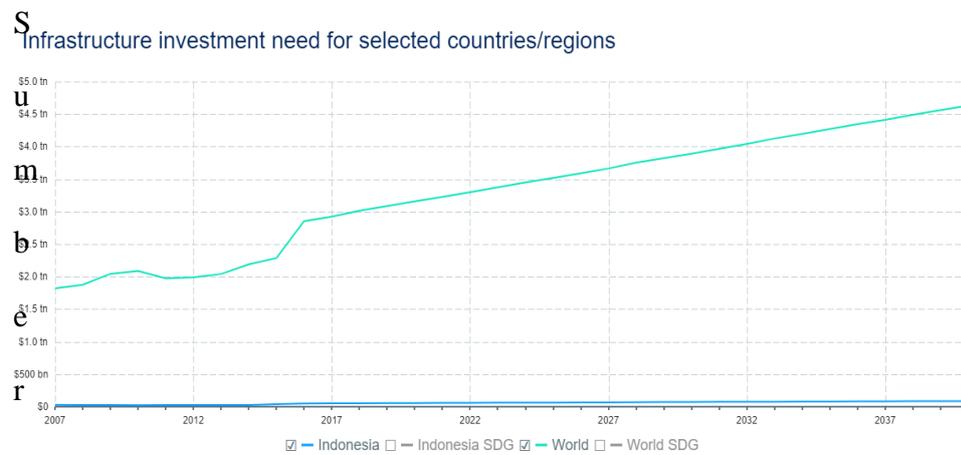
Gramlich mengemukakan bahwa investasi di sektor infrastruktur berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi. Kesimpulan yang dihasilkan pada penelitian ini adalah proyek infrastruktur seperti pembangunan jalan di perkotaan memberikan hasil yang sangat tinggi bagi perekonomian wilayah tersebut. Ia menegaskan bahwa untuk meningkatkan perekonomian, diperlukan saham yang optimal yakni dengan berinvestasi pada proyek yang tepat dan mengelola investasi lebih baik.¹²

Akan tetapi, Rendy Sagita dalam penelitiannya mengemukakan bahwa hasil studi tata kelola ekonomi daerah oleh Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) menunjukkan beberapa kendala untuk berinvestasi di infrastruktur. Kendala tersebut cenderung naik pada tahun 2010 dibandingkan 2007. Meski anggaran untuk infrastruktur tiap tahun mengalami peningkatan akan tetapi kualitas dari infrastruktur mengalami penurunan. Kementerian Keuangan menyingkapkan dalam kurun waktu tahun 2007 hingga 2010 anggaran belanja Indonesia untuk infrastruktur berkisar antara 11-13% dari APBN dan pada saat itu data

¹² Edward M. Gramlich, *Infrastructure Investment a Review Essay*. Journal of Economic Literature Vol. 32, No. 3, Sep 1994 Hlm. 1193

BPS menunjukkan panjang jalan dengan kualitas rusak parah mencapai 24,9% pada tahun 2010 meningkat hingga 44,4%.¹³

Gambar I.1
Perkiraan Investasi Negara Indonesia Pada 7 Jenis Sektor
Infrastruktur Menurut *Global Infrastructure Hub*



<https://outlook.gihub.org/countries/Indonesia/region/World, 2018>

Pada gambar I.1 diatas, *Global Infrastructure Hub (GI Hub)* belum lama ini meluncurkan *Global Infrastructure Outlook*, sebuah studi yang memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur di 50 negara dengan 7 jenis sektor infrastruktur. Indonesia perlu menginvestasikan ± 51 miliar rupiah di bidang infrastruktur untuk tahun 2018 dan diperkirakan akan meningkat menjadi ± 83 miliar rupiah pada tahun 2040 untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur seiring bertambahnya populasi. *GI Hub* menyatakan bahwa infrastruktur jalan membutuhkan investasi terbesar ± 23 miliar rupiah pada tahun 2018 diikuti infrastruktur listrik ± 19 miliar

¹³ Rendy Sagita, *Analisis Kausalitas Infrastruktur dengan Investasi Asing untuk Meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia*. Jurnal Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang Vol. 2, No. 4, 2013, hlm. 298

rupiah. Jika dilihat pada kesimpulannya, infrastruktur yang paling membutuhkan investasi adalah infrastruktur jalan dan infrastruktur listrik.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Anas dan Lee menunjukkan bahwa kekurangan kapasitas listrik menjadi hambatan besar pada perkembangan perusahaan-perusahaan di Nigeria. Ditambah lagi di dunia yang modern saat ini, masyarakat sangat ketergantungan terhadap energi listrik. Tanpa energi listrik maka kehidupan tidak akan berjalan dengan baik.¹⁴

Berdasarkan hal tersebut disimpulkan bahwa listrik merupakan variabel yang penting dalam kehidupan manusia bahkan perekonomian suatu negara. Di Indonesia pada tahun 2015 Kalimantan Utara menjadi provinsi yang paling sedikit terdistribusi listrik yang hanya mencapai 206 *gigawatt hours* (GWh) diikuti oleh Sulawesi Barat yang hanya mencapai 258 *gigawatt hours* (GWh).¹⁵ Sama halnya pada tahun 2017 menurut sumber penerangan listrik dari PLN, Jawa Tengah memimpin dengan 99,90% sedangkan Papua menjadi yang terkecil dengan 41,61% dan mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya dengan 39,79%.¹⁶ Meskipun mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, listrik di Papua masih sering mengalami kadang hidup kadang mati atau *byar pet*.¹⁷

¹⁴ A. Anas dan Lee K.S. Murray, “*Infrastructure Bottleneck, Private Provision, and Industrial Productivity: A Study of Indonesia and Thai Cities*”. The World Bank: Policy Research Working Paper No.1603, 1996

¹⁵ Badan Pusat Statistik, *Listrik yang Didistribusikan Menurut Provinsi (GWh) 2011-2015* (Jakarta: Badan Pusat Statistik, 2017)

¹⁶ Badan Pusat Statistik, *Presentase Rumah Tangga Menurut Provinsi dan Sumber Penerangan Listrik PLN 1993-2017* (Jakarta: Badan Pusat Statistik, 2017)

¹⁷ AHL, *Pasokan Kurang, Presiden Jokowi: Listrik di Papua Masih Byar Pet*, <http://ekonomi.metrotvnews.com/energi/RkjjGL3k-pasokan-kurang-presiden-jokowi-listrik-di-papua-masih-byar-pet> (diakses tanggal 18 Maret 2018 pukul 17.00 WIB)

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2019 menerangkan bahwa: “Penciptaan industri yang lebih efisien menjadi salah satu kunci pokok keberhasilan pembangunan energi dan ketenagalistrikan. Kebijakan akses terbuka untuk pemakaian infrastruktur secara bersama (*open access*) sebagai prasyarat bagi tumbuhnya industri yang efisien masih belum berkembang. Kesetaraan akses terhadap sistem transmisi (jaringan gas bumi dan ketenagalistrikan) diperlukan untuk mendorong kondisi yang lebih kompetitif baik di sisi pemanfaatan maupun penyediaannya.”¹⁸

Infrastruktur yang tidak memadai merupakan salah satu kunci terjadinya hambatan bagi pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat. Begitu pula pada infrastruktur jalan yang mempunyai pengaruh besar bagi roda perekonomian. Tanpa adanya jalan maka pertumbuhan ekonomi menjadi terhambat karena jalan merupakan akses untuk melakukan jual beli barang dan lainnya. Kondisi jalan yang buruk atau rusak menyebabkan kecepatan dalam melakukan produksi juga terhambat. Dengan adanya jalan maka penyebaran listrik juga memengaruhi, karena listrik merupakan salah satu bentuk energi yang memengaruhi kehidupan manusia saat ini. Dengan adanya listrik maka ilmu pengetahuan semakin berkembang karena dasarnya membutuhkan listrik sebagai sumber energi.

¹⁸ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Buku 2: Agenda Pembangunan Bidang* (Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), hlm. 9-10

Berdasarkan permasalahan yang sudah dijabarkan di atas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji bagaimana infrastruktur jalan dan infrastruktur listrik mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap output yang diwakili oleh variabel Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi sebagai berikut:

1. Rendahnya anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN)
2. Rendahnya penanaman modal dalam negeri (PMDN) dan penanaman modal asing (PMA)
3. Rendahnya Infrastruktur listrik
4. Rendahnya Infrastruktur jalan

C. Pembatasan Masalah

Mengingat kompleksnya masalah yang timbul dan tidak memungkinkan bagi peneliti untuk membahas keseluruhan permasalahan di dalam penelitian ini yang dikarenakan keterbatasan baik dari segi tenaga, waktu, dan dana yang dimiliki, serta untuk memperoleh hasil penelitian yang lebih baik maka penelitian ini dibatasi hanya pada masalah: “Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia”

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pembatasan masalah tersebut diatas, maka masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh antara infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?
2. Apakah terdapat pengaruh antara infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?
3. Apakah terdapat pengaruh antara infrastruktur listrik dan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?

E. Kegunaan Penelitian

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini bermanfaat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan, dan untuk menerapkan pengetahuan yang didapat selama proses perkuliahan.

2. Bagi Universitas Negeri Jakarta

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan acuan bagi penelitian selanjutnya yang berminat untuk meneliti pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia

3. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi pemerintah dalam merencanakan pembangunan dan kebijakan khususnya

dalam hal infrastruktur di Indonesia. Penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan solusi untuk pemecahan masalah infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.