

**ANALISIS SPASIAL DAMPAK INFRASTRUKTUR
TERHADAP PEREKONOMIAN DAERAH &
DISPARITAS REGIONAL**

(Studi Kasus 32 Provinsi tahun 2006 - 2015 & Indonesia tahun 1985 - 2015)



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis
Universitas Diponegoro

Disusun oleh:

**SITI NUR INTAN LESTARI
NIM. 12020114130135**

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018**

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Siti Nur Intan Lestari
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114130135
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan
Judul Skripsi : **Analisis Dampak Spasial Infrastruktur
terhadap Perekonomian Daerah dan
Disparitas Regional**
(**Studi Kasus 32 Provinsi tahun 2006 –
2015 & Indonesia tahun 1985 – 2015**)
Dosen Pembimbing : Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si.

Semarang, 21 Desember 2018

Dosen Pembimbing,

Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si

NIP. 196901211997021001

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Siti Nur Intan Lestari
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114130135
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan
Judul Skripsi : **Analisis Dampak Spasial Infrastruktur
terhadap Perekonomian Daerah dan
Disparitas Regional**
(**Studi Kasus 32 Provinsi tahun 2006 –
2015 & Indonesia tahun 1985 – 2015**)

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal

Tim Penguji

1. Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si : (.....)
2. Dr. Hastarini Dwi A, S.E., M.Si : (.....)
3. Firmansyah, S.E., M.Si., Ph.D : (.....)

Mengetahui,
Wakil Dekan 1

(Anis Chariri, S.E., M.Com., Ph.D., Akt.)

NIP. 19670809 199203 100

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Siti Nur Intan Lestari, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: Analisis Dampak Spasial Infrastruktur terhadap Perekonomian Daerah dan Disparitas Regional (Studi Kasus 32 Provinsi tahun 2006 – 2015 & Indonesia tahun 1985 – 2015), adalah tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini serta tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat tanpa memberikan pengakuan penulis asli dan secara tertulis disebutkan pada daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ditemukan hal-hal yang tidak sesuai dengan pernyataan di atas, baik yang disengaja maupun tidak, maka saya bersedia bertanggung – jawab sesuai dengan ketentuan yang berlaku

Semarang, 21 Desember 2018
Yang membuat pernyataan,

(Siti Nur Intan Lestari)
NIM. 12020114130135

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Do not let your difficulties fill you with anxiety. It is only in the darkest nights that the stars shine more brilliantly

(Hz Ali bin Abi Thalib R.A)

“Don’t depend too much on anyone in this world because even your own shadow leaves you when you are in the dark”

(Imam Ibn Taymiyyah R.A)

“Knowledge is that which benefits not that which is memorized.”

(Imam Al-Shafi’i R.A)

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

Ayah, Ibu, Nenek dan Tante tercinta, serta orang-orang yang selalu memberikan bantuan, doa, harapan, semangat, dan kasih sayangnya dengan sepenuh hati

ABSTRACT

Economic growth is often regarded as the main benchmark of economic conditions, while economic problems are not only about the amount of GDP, because it can be a large GDP value, but a large portion of the large income value is only enjoyed by a small portion of Indonesian society, or it can be a value Large GDP is only concentrated in certain areas such as Java and Sumatra. The main problem in infrastructure development is the expensive cost of infrastructure development and its impact will be seen in the long term, therefore a country must choose between economic growth or reduce inequality where a country must choose to do infrastructure development in a strategic location to improve the overall economy or carry out infrastructure development in underdeveloped areas to reduce inequality.

This study uses GLS multiple panel regression and durbin spatial regression models to determine the impact of economic infrastructure represented by the length of roads, loading and unloading of ships and electricity and FDI on regional economies which are described through GRDP in 32 provinces in 2006 - 2015. Using the HAC method (Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent Standard Errors) in examining the impact of economic infrastructure on the Indonesian Williamson Index in the period 1985 - 2015. The results of the study show that infrastructure such road length, loading and unloading of ships and electricity has a positive and significant impact on the regional economy but does not have a significant impact on influencing inequality between provinces. Foreign Direct Investment has a positive and significant impact on the regional economy and has a significant negative effect on inequality between provinces. Furthermore spatial linkages between regions are shown by the Road Length, Electricity and FDI variables which positively correlate with the economy of the surrounding area.

Keywords: *Infrastructure, Regional Disparity, HAC, Spatial Panel Durbin Model, Data Panel, Time Series,*

ABSTRAK

Pertumbuhan ekonomi sering kali dianggap sebagai patokan utama kondisi perekonomian, sedangkan masalah perekonomian bukan hanya mengenai tentang jumlah PDB, karena bisa saja nilai PDB yang besar, namun sebagian besar dari nilai pendapatan yang besar tersebut hanya dinikmati oleh sebagian kecil masyarakat Indonesia, atau bisa jadi nilai PDB yang besar hanya terpusat di beberapa daerah tertentu seperti di Pulau Jawa dan Sumatera. Permasalahan utama dalam pembangunan infrastruktur adalah biaya yang terbatas dan dampaknya yang baru akan terlihat dalam jangka panjang, karena itu suatu negara harus memilih antara pertumbuhan ekonomi atau mengurangi ketimpangan dimana jika suatu negara harus memilih pembangunan di lokasi strategis untuk meningkatkan perekonomian atau melakukan pembangunan di daerah tertinggal untuk mengurangi ketimpangan.

Penelitian ini menggunakan metode regresi panel berganda GLS dan regresi spasial durbin model untuk mengetahui dampak infrastruktur ekonomi yang diwakili oleh Panjang Jalan, Bongkar Muat dan Listrik serta FDI terhadap Perekonomian Daerah yang digambarkan melalui PDRB pada 32 Provinsi tahun 2006 – 2015. dan menggunakan metode HAC (Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent Standard Errors) dalam meneliti dampak infrastruktur ekonomi terhadap Indeks Williamson Indonesia periode 1985 – 2015. Hasil pada penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur panjang jalan, bongkar muat kapal, dan listrik memiliki dampak positif dan signifikan terhadap perekonomian daerah namun tidak memiliki dampak yang signifikan dalam mempengaruhi ketimpangan antar provinsi. Foreign Direct Investment memiliki dampak positif dan signifikan terhadap perekonomian daerah dan berpengaruh negatif secara signifikan terhadap ketimpangan antar provinsi. Sedangkan keterkaitan spasial antar daerah ditunjukkan oleh variabel Panjang Jalan, Listrik dan FDI yang berkorelasi positif terhadap perekonomian daerah di sekitarnya.

Kata Kunci: Infrastruktur, Disparitas Regional, HAC, Spatial Panel Durbin Model, Data Panel, Time Series,

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Dampak Spasial Infrastruktur terhadap Perekonomian Daerah dan Disparitas Regional (Studi Kasus 32 Provinsi tahun 2006 – 2015 & Indonesia tahun 1985 – 2015),”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan program S-1 pada Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam proses penyusunan skripsi ini penulis banyak menerima doa, bantuan, bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu secara khusus penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu menemani dan memberikan doa, dukungan serta harapan kepada penulis.
2. Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si., selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan perhatian di tengah kesibukan, untuk memberikan pengarahan dan bimbingan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini, sehingga dapat diselesaikan dengan baik.
3. Dr. Suharnomo, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
4. Akhmad Syakir Kurnia S.E., M.Si., Ph. D., selaku Kepala Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.

5. Fitri Arianti S.E., M.Si., selaku dosen wali yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Diponegoro.
6. Bapak dan Ibu Dosen pengajar Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama pengetahuan selama perkuliahan.
7. Segenap karyawan, Staf Pengajar, Staf Kemahasiswaan, TU, Staf Perpustakaan, Staf Keamanan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Undip, yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan pelayanan yang bermanfaat kepada penulis selama masa perkuliahan berlangsung.
8. Pihak Bappeda Kota Semarang bagian penelitian dan pengembangan, BPS Jawa Tengah dan BPS Pusat Jakarta, terima kasih atas segala pelayanan, konsultasi dan jawaban yang diberikan selama proses pembuatan skripsi
9. Nenek dan Tante yang tersayang, terima kasih telah bertahan, berjuang bersama hingga akhir dan juga atas segala dukungan dan harapan yang diberikan.
10. Ibu Alm. Triningsih, Bu Min & Bapak Daryanto, Mbak Indah, Mas Kiki yang telah menganggap penulis sebagai bagian dari keluarga, terima kasih atas segala bantuan, doa, kenangan dan pengalaman berharga yang diberikan.
11. Dito Ilmam sebagai teman, sahabat, pasangan yang baik dan tempat keluh kesah penulis, rekan yang membantu selama masa perkuliahan dan proses perolehan serta penyusunan data skripsi, terima kasih atas segalanya, semoga Tuhan mengijinkan kita untuk selalu bersama.

12. Jenny Veromita, Cholida Ana Nia, Tanty Febriana Audria, Nor Mila Sari, dan Nursa Audina Frizani, sebagai sahabat yang berharga dan membantu penulis untuk menjadi pribadi yang lebih baik.
13. Jonathan Anugrah dan Faly Santoso yang selalu memberikan bantuan dan menjadi rekan diskusi selama proses pembuatan skripsi.
14. Alif, Ulzana, Mirza, Lina, Nathanael dan Nida dan seluruh Teman – teman Tim II KKN Gemawang, Kabupaten Temanggung
15. Teman seperbimbinganku, Lutfiana, Lini, Afif, dan Azhar, terimakasih telah berjuang bersama.
16. Seluruh teman-teman IESP angkatan 2014 untuk segala kebersamaan dan tahun – tahun terbaik selama di Universitas Diponegoro.
17. Semua pihak yang telah membantu dan teman-teman penulis lainnya yang tidak dapat diucapkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak terdapat kekurangan baik dari penyampaian materi maupun isi dari materi itu sendiri. Hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan dan pengetahuan dari penulis. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan juga pembaca pada umumnya

Semarang, 21 Desember 2018
Penulis,

(Siti Nur Intan Lestari)
NIM. 12020114130135

DAFTAR ISI

ANALISIS SPASIAL DAMPAK INFRASTRUKTUR TERHADAP PEREKONOMIAN DAERAH & DISPARITAS REGIONAL	i
PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
1 BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	14
1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian	15
1.3.1 Tujuan Penelitian	15
1.3.2 Manfaat Penelitian	16
1.4 Sistematika Penulisan.....	17
2 BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	17
2.1 Landasan Teori	17
2.1.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi	17

2.1.2	Disparitas Regional	25
2.1.3	Infrastruktur.....	32
2.1.4	Teori Investasi.....	35
2.2	Penelitian Terdahulu.....	39
2.3	Kerangka Penelitian	44
2.4	Hipotesis Penelitian.....	45
3	BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	46
3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel.....	46
3.1.1	Panjang Jalan (Ribuan Km)	46
3.1.2	Bongkar – Muat (Ton)	47
3.1.3	Listrik (kWh jual per kapita & Daya Terpasang).....	47
3.1.4	Foreign Direct Investment (Ribuan US dollar).....	48
3.1.5	PDRB (ribuan rupiah)	48
3.1.6	Tingkat Ketimpangan.....	49
3.2	Ruang Lingkup Penelitian	49
3.3	Jenis dan Sumber Data Penelitian	50
3.4	Metode Pengumpulan Data	52
3.5	Metode Analisis.....	52
3.5.1	Analisis Regresi Linear Berganda (Time Series).....	53
3.5.2	Analisis Spatial Panel Data	53
3.5.3	Uji Hipotesis	57
3.5.4	Uji Klasik	58
4	BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	60
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	60
4.1.1	Geografi.....	60

4.1.2	Demografi	62
4.1.3	Kondisi Ketimpangan Pendapatan antar Daerah Provinsi	63
4.1.4	Kondisi Infrastruktur	65
4.2	Hasil Analisis Regresi : PDRB	72
4.2.1	Pemilihan Metode	72
4.2.2	Uji Asumsi Klasik	73
4.2.3	Hasil Estimasi Regresi Panel Berganda	75
4.2.4	Kriteria keterkaitan/ketetangaan antar provinsi di Indonesia.....	76
4.2.5	Pemilihan Model Estimasi Spasial.....	77
4.2.6	Hasil Estimasi Spatial Durbin Model.....	79
4.3	Hasil Analisis Regresi : Indeks Williamson.....	83
4.3.1	Uji Asumsi Klasik.....	83
4.3.2	Hasil Estimasi	85
4.4	Pembahasan	87
4.4.1	Dampak Infrastruktur	88
4.4.2	Dampak Foreign Direct Investment	90
5	BAB V PENUTUP.....	92
5.1	Kesimpulan.....	92
5.2	Saran	93
	DAFTAR PUSTAKA	94
	LAMPIRAN.....	101

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Perkembangan Panjang Jalan Indonesia	4
Gambar 1.2 Perkembangan Bongkar - Muat Kapal Indonesia	4
Gambar 1.3 Perkembangan Ketersediaan Listrik di Indonesia.....	5
Gambar 1.4 Proporsi Panjang Jalan berdasarkan Pulau.....	6
Gambar 1.5 Foreign Direct Investment 34 Provinsi tahun 2015 (Ribu/USD).....	8
Gambar 1.6 Perkembangan PDRB tahun 2010 - 2015	9
Gambar 1.7 Perkembangan nilai indeks Williamson.....	11
Gambar 2.1 Matriks Tipologi Klassen	30
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran Teoritis	44
Gambar 4.1 Peta Indonesia	60
Gambar 4.2 Peta Demografi Indonesia tahun 2015	62
Gambar 4.3 Tipologi Klassen Indonesia tahun 2015	64
Gambar 4.4 Peta Keterkaitan Spasial antar Provinsi	76
Gambar 4.5 Hasil Uji pemilihan metode SLM vs SDM	77
Gambar 4.6 Hasil Uji pemilihan metode SEM vs SDM	78
Gambar 4.7 Hasil Uji Hausman	78

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Peringkat dan Nilai Infrastruktur Indonesia	3
Tabel 1.2 Distribusi PDRB Menurut Pulau besar di Indonesia (persen)	10
Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu	39
Tabel 2.3 Hipotesis Penelitian	45
Tabel 3.1 Sumber Data Penelitian.....	51
Tabel 4.1 Pulau dan Provinsi di Indonesia.....	61
Tabel 4.2 Indeks Williamson Indonesia.....	63
Tabel 4.3 Total Panjang Jalan berdasarkan Kewenangan	66
Tabel 4.4 Perbandingan Proporsi Jalan dan Wilayah.....	67
Tabel 4.5 Perkembangan Total Bongkar Muat Pelabuhan.....	69
Tabel 4.6 Kapasitas Listrik Terpasang Nasional.....	70
Tabel 4.7 Konsumsi Listrik per Kapita Provinsi.....	71
Tabel 4.8 Hasil Uji Pemilihan Data Panel	73
Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolinearitas	74
Tabel 4.10 Hasil Uji Heterokedastisitas	74
Tabel 4.11 Hasil Estimasi GLS	75
Tabel 4.12 Hasil Analisis Regresi HAC	85

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A HASIL ESTIMASI STATA 14.....	102
LAMPIRAN B HASIL ESTIMASI EVIEWS 9.....	108
LAMPIRAN C DATA TIME SERIES	111
LAMPIRAN D STRUKTUR DATA PANEL.....	112

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi sering kali dianggap sebagai patokan utama kondisi perekonomian, sedangkan masalah perekonomian bukan hanya mengenai tentang jumlah PDB, karena bisa saja nilai PDB yang besar, namun sebagian besar dari nilai pendapatan yang besar tersebut hanya dinikmati oleh sebagian kecil masyarakat Indonesia, atau bisa jadi nilai PDB yang besar hanya terpusat di beberapa daerah tertentu seperti di Pulau Jawa dan Sumatera. Teori growth pole menyatakan bahwa pembangunan yang dilakukan di suatu daerah akan mampu mengangkat perekonomian di daerah sekitarnya namun teori ini tidak mempertimbangkan berbagai rintangan seperti kondisi geografis dan ketersediaan infrastruktur yang ikut mempengaruhi hubungan dan mobilitas antar daerah. Kesenjangan antarwilayah di Indonesia tidak terlepas dari adanya perbedaan potensi sumber daya alam, letak geografis, kualitas sumber daya manusia, ikatan etnis atau politik dan budaya. Kesenjangan pendapatan di suatu daerah dapat menimbulkan berbagai permasalahan, seperti peningkatan migrasi dari daerah yang miskin ke daerah yang lebih maju, kriminalitas, dan konflik antar masyarakat selaras dengan hasil penelitian Choe (2008) yang mengungkapkan bahwa kesenjangan pendapatan berpengaruh terhadap pencurian dan perampokan. Fajnzylber et al. (2002) juga menemukan kesenjangan pendapatan berpengaruh terhadap kasus perampokan dan pembunuhan. Adapun Nilsson (2004) menemukan hubungan kuat antara

keseluruhan tindakan kriminal, perampokan dan kesenjangan pendapatan. Dalam konteks kenegaraan kesenjangan juga akan mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah yang kemudian akan mengganggu stabilitas politik sesuai dengan hasil penelitian Alesina & Perotti (1996) yang menemukan bahwa kesenjangan pendapatan menyebabkan ketidakstabilan politik. Engerman dan Sokoloff (2002) juga mengungkapkan bahwa kesenjangan pendapatan dalam jangka panjang merupakan determinan eksogen utama dalam mempengaruhi stabilitas politik.

Demurger (2001) dengan menggunakan data 24 provinsi di China yang menyatakan bahwa selain reformasi dan derajat keterbukaan, kondisi infrastruktur berperan signifikan dalam mempengaruhi disparitas pertumbuhan regional. Salah satu teori pertumbuhan ekonomi yang dapat menjelaskan mengenai faktor infrastruktur turut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah persamaan teori pertumbuhan Solow (1956) yang didasarkan pada fungsi produksi Cobb-Douglas, dimana faktor produksi terdiri dari modal, tenaga kerja, dan teknologi sebagai faktor eksogen. Modal dalam hal ini dapat berupa barang modal, alat produksi, infrastruktur, investasi dan fasilitas pengangkutan. Infrastruktur sangat berperan dalam mempermudah distribusi bahan baku dan hasil produksi, sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya. Maka dari itu infrastruktur juga menjadi salah satu faktor utama yang menjadi pertimbangan investor untuk melakukan investasi. Dimana dari investasi tersebut dapat ikut meningkatkan permintaan tenaga kerja sehingga mengurangi pengangguran dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

Merujuk pada publikasi *World Development Report : Infrastructure for Development* (World Bank, 1994), infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada daerah atau negara dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang lebih baik. Sedangkan kondisi infrastruktur Indonesia berdasarkan hasil survei *International Institute for Management Development (IMD)* pada tahun 2014 – 2015 menempatkan Indonesia pada peringkat 72 dari 144 negara dengan skor 4,2 pada aspek infrastruktur yang meliputi infrastruktur dasar, infrastruktur teknis, infrastruktur sains, kesehatan dan lingkungan hidup, serta pendidikan

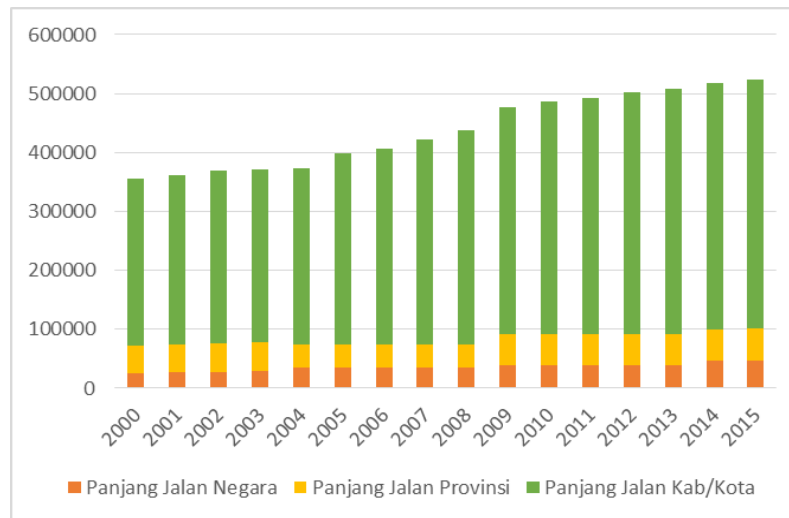
Tabel 1.1 Peringkat dan Nilai Infrastuktur Indonesia

No.	Keterangan	Skor	Peringkat
1	Kualitas infrastruktur keseluruhan	4.2	72
2	Kualitas Jalan	3.9	72
3	Kualitas infrastruktur rel kereta api	3.7	41
4	Kualitas infrastruktur pelabuhan	4.0	77
5	Kualitas infrastruktur transportasi udara	4.5	64
6	Penerbangan tersedia (km/minggu, juta)	2,622.9	14
7	Kualitas ketersediaan listrik	4.3	84
8	Jumlah pelanggan telepon seluler/100 populasi	121.5	54
9	Jumlah Telepon Rumah/100 populasi	16.1	71

Sumber : Global Competitiveness Report 2014 - 2015

Di sisi lain, meskipun masih tergolong rendah, namun tingkat infrastruktur Indonesia terus mengalami perbaikan seperti yang dapat dilihat pada Gambar 1.1

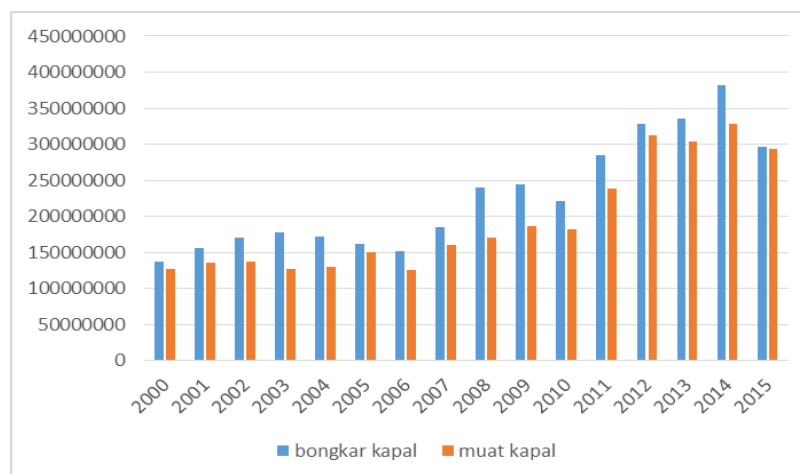
Gambar 1.1 Perkembangan Panjang Jalan Indonesia



Sumber : Statistik Transportasi Indonesia

Berdasarkan Gambar 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah Infrastruktur jalan sebagai salah satu bentuk infrastruktur transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat terus mengalami tren yang meningkat dari tahun ke tahun. Selain dari sisi transportasi darat, perbaikan infrastruktur laut juga terus dikembangkan sehingga meningkatkan arus lalu lintas barang melalui laut dari tahun ke tahun seperti yang tampak pada Gambar 1.2.

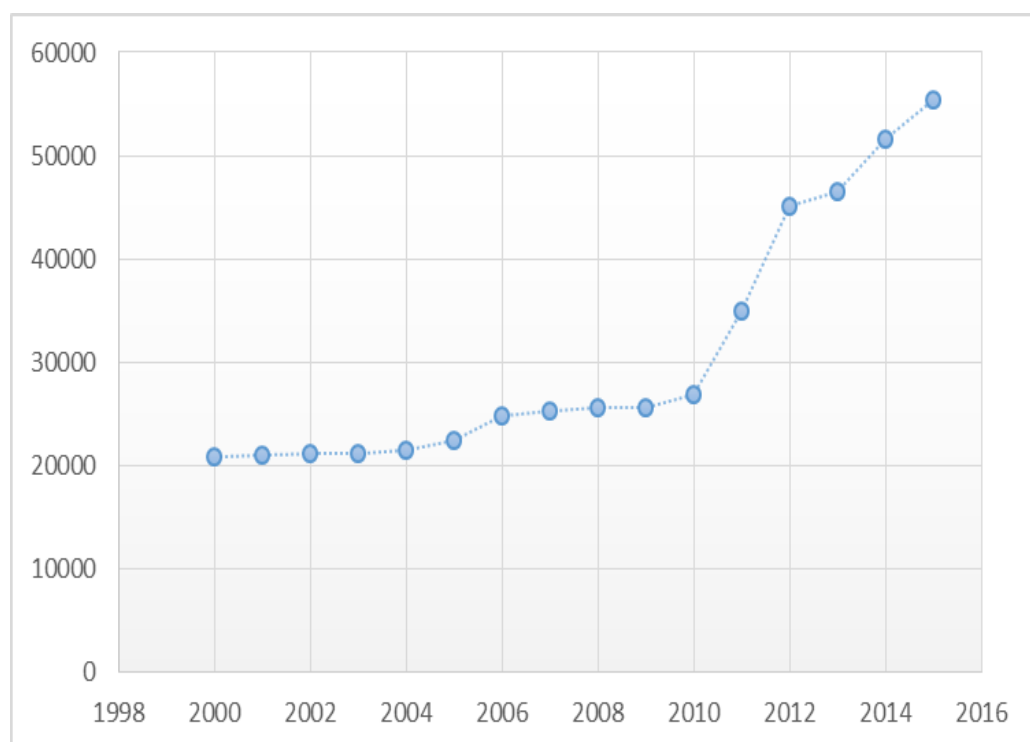
Gambar 1.2 Perkembangan Bongkar - Muat Kapal Indonesia



Sumber : Statistik Transportasi Indonesia

Berdasarkan Gambar 1.2 dapat dilihat bahwa arus lalu lintas barang dan jasa meskipun fluktuatif namun memiliki tren yang meningkat akibat perbaikan infrastruktur di bidang transportasi laut. Lebih lanjut, perkembangan infrastruktur di Indonesia juga terjadi pada ketersediaan listrik seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 1.3.

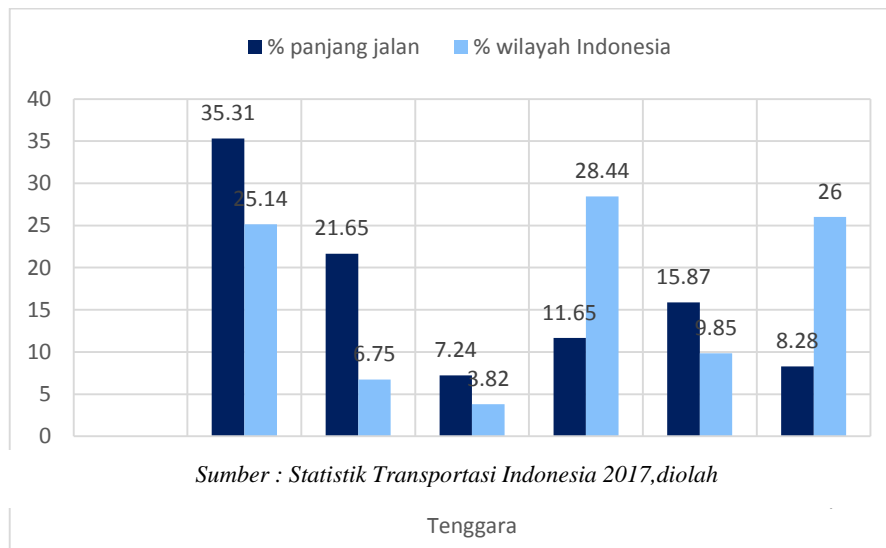
Gambar 1.3 Perkembangan Ketersediaan Listrik di Indonesia



Sumber : Statistik Transportasi Indonesia

Gambar 1.3 menunjukkan peningkatan daya listrik terpasang dari tahun ke tahun yang juga mengalami tren meningkat, namun jika ditelaah lebih lanjut, peningkatan ini belum tentu menggambarkan pembangunan infrastruktur yang merata di setiap daerah, contohnya pada pembangunan infrastruktur jalan di masing – masing pulau yang ditunjukkan oleh Gambar 1.4

Gambar 1.4 Proporsi Panjang Jalan berdasarkan Pulau



Sumber : BPS, data diolah 2018

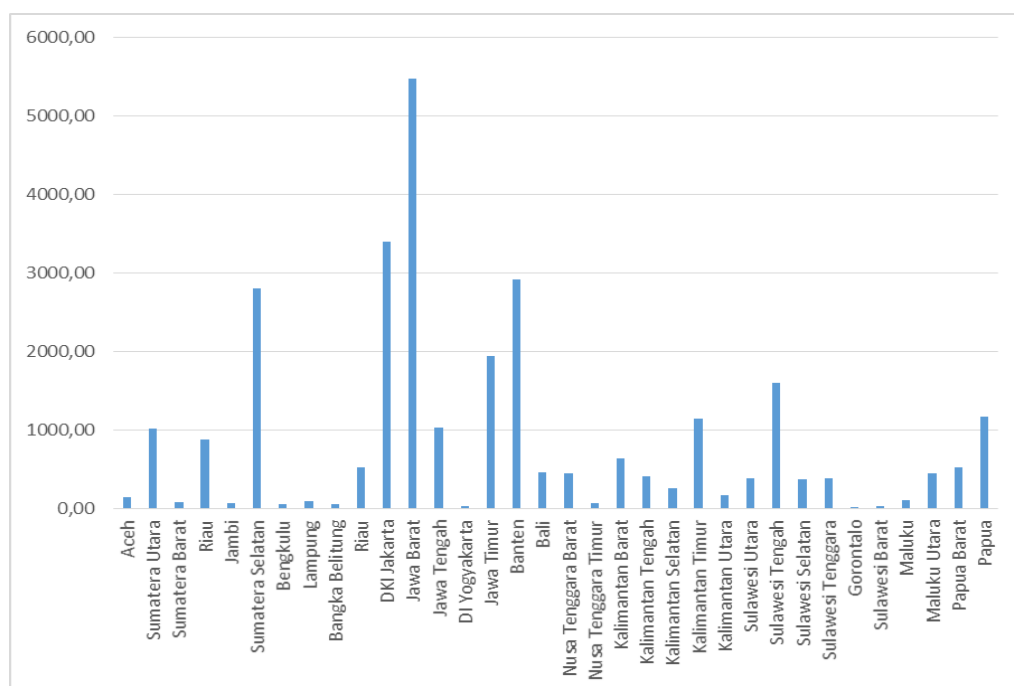
Melalui Gambar 1.4 ketimpangan infrastruktur jalan dapat dilihat persentase jumlah panjang jalan sangat jauh berbeda dari persentase wilayah dan menunjukkan bahwa pembangunan ini tidak merata di semua wilayah di Indonesia dan masih berpusat di pulau Jawa dan Sumatera sedangkan pembangunan di Maluku dan Papua masih jauh tertinggal. Ketimpangan pembangunan infrastruktur antar daerah ini rentan menyebabkan ketimpangan pendapatan antar daerah atau disparitas regional. Hal ini menyebabkan pembangunan Infrastruktur seringkali menjadi perdebatan, bukan karena mengenai bagaimana dampak infrastruktur, karena infrastruktur sudah pasti berdampak positif terhadap perekonomian secara umum, namun karena keterbatasan dana dan sumber daya untuk pembangunan infrastruktur sedangkan biaya pembangunan infrastruktur tidak murah dan memiliki dampak jangka panjang. Dari sisi pandang tersebut pemerintah harus membuat skala prioritas dan membandingkan mana yang lebih penting antara

efisiensi atau keadilan dan kesama-rataan, misalnya jika dana yang tersedia hanya untuk membangun infrastruktur untuk satu daerah, pemerintah harus memilih untuk membangun infrastruktur di Jawa dimana akan banyak digunakan untuk memfasilitasi lebih banyak penduduk maupun investor atau memilih membangun infrastruktur di Papua atas dasar keadilan karena pembangunan di Jawa sudah banyak dilakukan maka pemerintah mulai membangun infrastruktur di daerah Papua dengan harapan mampu meningkatkan daya tarik daerah bagi investor dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah Papua, dimana dengan begitu *gap* kesenjangan antara daerah Jawa dan Papua dapat mulai berkurang.

Keyakinan mengenai adanya *trickle down effect* dalam proses pembangunan, telah menjadi landasan pengambil kebijakan di periode awal setelah kemerdekaan di Indonesia. Keyakinan tersebut mengarahkan strategi pembangunan untuk focus pada pencapaian laju pertumbuhan ekonomi yang tinggi dalam periode yang singkat sehingga pemerintah pada masa itu (terutama pada masa orde baru) lebih mengutamakan efisiensi sehingga pusat pembangunan ekonomi dan daerah dimulai pada sektor – sektor yang secara potensial mampu menghasilkan nilai tambah yang tinggi, sedangkan sektor – sektor tersebut terletak di lokasi dan daerah yang telah memiliki infrastruktur yang lebih memadai, hal ini menjadikan pembangunan terpusat pada wilayah – wilayah tertentu dimana dalam kasus ini pembangunan di Indonesia menjadi terpusat di daerah perkotaan di pulau Jawa. Hal ini menjadikan *trickle down effect* tidak begitu berlaku tetapi lebih kepada adanya indikasi *trickle up effect* dikarenakan minimnya infrastruktur dan tidak meratanya pembangunan di pedesaan dan pulau – pulau selain Jawa menyebabkan sumber

daya manusia dari daerah lain memilih bertransmigrasi ke pulau Jawa dan mengakibatkan ketimpangan antar wilayah semakin besar dan kepadatan penduduk di pulau Jawa meningkat. Selain itu perbedaan ketersediaan infrastruktur ini juga berpotensi menyebabkan daya tarik investasi yang berbeda antar daerah, sehingga dapat dilihat dari Gambar 1.5.

Gambar 1.5 Foreign Direct Investment 34 Provinsi tahun 2015 (Ribu/USD)

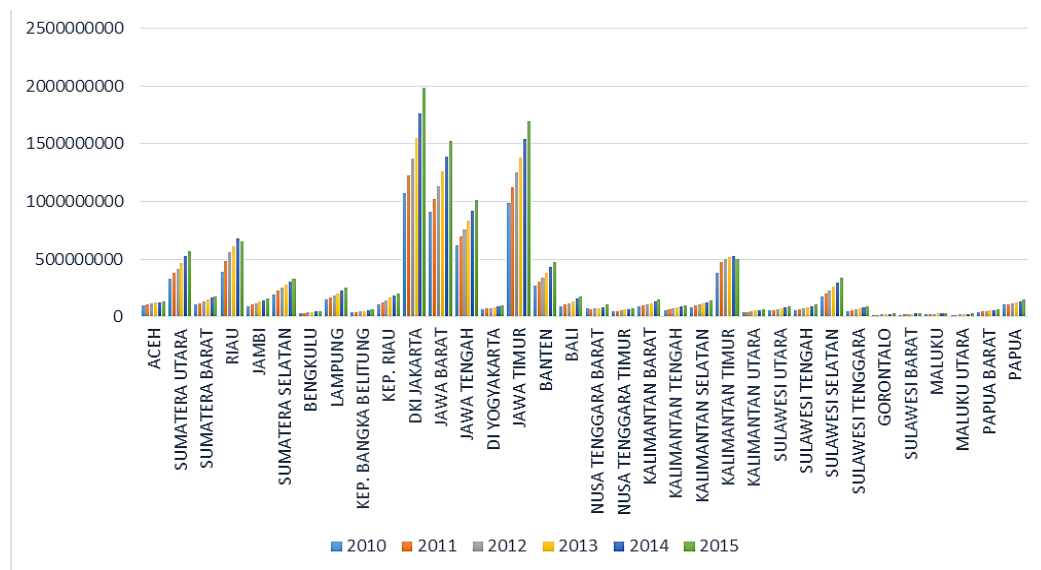


Sumber : Statistik Indonesia, diolah.

Berdasarkan Gambar 1.5 dapat dilihat bahwa tingkat FDI terbesar terpusat di sebagian pulau Jawa dan Sumatera terutama di provinsi Jawa Barat, DKI Jakarta, Banten, Jawa Timur dan Sumatera selatan sesuai dengan sebagian besar pembangunan infrastruktur yang dilakukan di pulau Jawa dan Sumatera. Aritonang (2006) mengungkapkan bahwa salah satu kekurangan utama dalam proses pembangunan ekonomi Indonesia terletak pada minimnya infrastruktur yang

mendukung proses tersebut. Infrastruktur bukan hanya dalam lingkup overhead ekonomi tetapi juga overhead social. Oleh karena itu sangat sulit mengharapkan daerah bisa menampung dan mengelola dana investasi yang masuk, karena dari segi fasilitas tidak memungkinkan. Selain itu pembangunan infrastruktur yang dibutuhkan juga menyerap dana yang besar, sehingga logis bila dana yang dimiliki daerah lebih banyak digunakan untuk menyediakan fasilitas tersebut. Perbedaan Infrastruktur dan tingkat nvestasi yang masuk antar daerah akhirnya ikut menyebabkan perbedaan PDRB dan pertumbuhan ekonomi antar daerah seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 1.6

Gambar 1.6 Perkembangan PDRB tahun 2010 - 2015



Sumber : BPS, Data Diolah 2018

Berdasarkan Gambar 1.6 menunjukkan bahwa tingkat PDRB pada tiap daerah provinsi di Indonesia terus mengalami peningkatan dari tahun 2010 hingga tahun 2015 kuartal ketiga, hal ini mengindikasikan adanya pertumbuhan ekonomi yang terjadi di setiap provinsi di Indonesia dari tahun ke tahun. Tingkat PDRB tertinggi

di Indonesia diraih oleh provinsi DKI Jakarta selaku ibu kota negara dengan nilai PDRB pada tahun 2015 mencapai Rp 1.989.329.537 juta dan peringkat kedua tingkat PDRB tertinggi adalah Provinsi Jawa timur dengan nilai PDRB tahun 2015 sebesar Rp 1.692.902.997 juta, Sedangkan tingkat PDRB terendah terjadi di provinsi Maluku Utara dengan nilai PDRB tahun 2015 sebesar Rp 26.640.786 juta.

Meskipun terjadi peningkatan terus – menerus, dapat dilihat bahwa terjadi kesenjangan antar daerah yang sangat tinggi, tingkat PDRB terutama di provinsi yang terletak di Pulau Jawa terlihat jauh lebih tinggi dibandingkan provinsi lainnya di Indonesia. Kesenjangan antar daerah ini dapat dilihat lebih jelas melalui Tabel 1.1-2 yang menjabarkan mengenai distribusi PDRB atas dasar harga berlaku menurut pulau – pulau besar di Indonesia.

Tabel 1.2 Distribusi PDRB Menurut Pulau besar di Indonesia (persen)

Pulau	2011	2012	2013	2014	2015
Sumatra	22,87	23,11	23,04	23,01	22,20
Jawa	56,69	56,69	57,05	57,39	58,28
Bali dan Nusa Tenggara	2,83	2,79	2,81	2,86	3,06
Kalimantan	9,92	9,66	9,25	8,77	8,15
Sukawesi	5,23	5,41	5,49	5,65	5,90
Maluku dan Papua	2,44	2,35	2,34	2,32	2,37

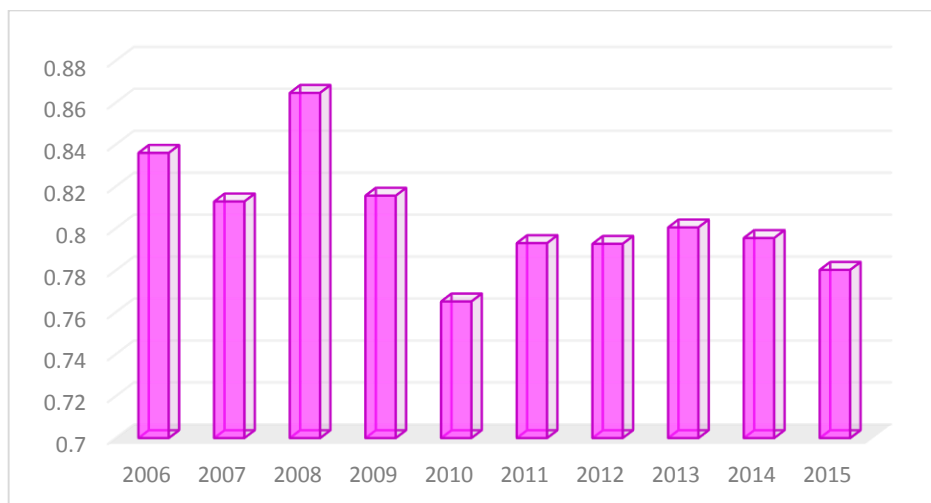
Sumber : Statistik Indonesia

Dari Tabel 1.2 tersebut dapat dilihat bahwa total PDRB provinsi dari pulau Jawa memberikan kontribusi lebih dari 50% total PDRB dari seluruh Provinsi di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa perekonomian di Indonesia didominasi oleh

pulau Jawa yang dapat terjadi karena ketidakmerataan pembangunan, Infrastruktur dan juga disisi lain disebabkan oleh ibukota negara Indonesia yang terletak di pulau Jawa menyebabkan sebagian pembangunan berpusat di pulau Jawa.

Perbedaan pertumbuhan dan PDRB antar daerah provinsi ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Dalam mengukur ketimpangan antar daerah di Indonesia, maka digunakan indeks Williamson. Hasil analisis ketimpangan berdasarkan *Indeks Williamson* dapat dikelompokkan ke dalam kategori wilayah dengan tingkat ketimpangan rendah dengan nilai indeks williamson $< 0,3$, tingkat ketimpangan sedang dengan nilai *indeks williamson* antar $0,3- 0,7$, dan tingkat ketimpangan tinggi dengan nilai *indeks williamson* $>0,7$. Seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 1.7

Gambar 1.7 Perkembangan nilai indeks Williamson



Sumber : BPS, data diolah 2018

Berdasarkan nilai *indeks williamson* yang dihitung berdasarkan PDRB per kapita atas dasar harga berlaku untuk ketimpangan pembangunan secara nasional

antar provinsi pada Gambar 1.7 menunjukkan bahwa ketimpangan pembangunan cukup tinggi atau pembangunan antar provinsi tidak merata dengan *indeks williamson* dari tahun 2000-2012 secara nasional rata-rata $> 0,7$.

Berdasarkan hasil penelitian Wu (1998) derajat disparitas antar wilayah dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur pada wilayah tersebut. Sementara itu, dalam penelitian oleh Shi et al (2017) dengan menggunakan empat variabel infrastruktur yaitu Jalan Raya, Kereta Api, Telekomunikasi dan Listrik menunjukkan hasil bahwa dampak Infrastruktur berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional namun menunjukkan hubungan yang membentuk grafik *inverse U-shaped* yang memperlihatkan bahwa terjadi "*crowding-out effect*" dari *private capital* ketika infrastructure investment menjadi terlalu dominan dalam jangka panjang.

Selain itu Penelitian oleh Maryaningsih et al (2014) dengan menggunakan data panel dari tahun 2000 - 2010 dari 33 Provinsi di Indonesia menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur dasar seperti Jalan Raya, Transportasi Laut dan Listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan memiliki dampak yang berkelanjutan. Adapun hasil penelitian Sibarani (2002) menemukan bahwa infrastruktur listrik dan pendidikan, memberikan pengaruh yang positif dan signifikan pada pendapatan per kapita masyarakat Indonesia, sedangkan variabel jalan dan telepon tidak signifikan. Kebijakan pembangunan infrastruktur yang terpusat di Jawa dan Indonesia bagian barat menimbulkan disparitas pendapatan per kapita masing-masing daerah di Indonesia, terutama di Kawasan Indonesia Timur.

Sementara itu penelitian yang dilakukan Maqin (2011) menunjukkan bahwa infrastruktur listrik, tenaga kerja, dan pengeluaran pembangunan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Untuk infrastruktur jalan dan infrastruktur pendidikan memiliki hubungan yang positif namun tidak signifikan. Lebih lanjut, Yanuar (2006) dengan menggunakan data panel 26 provinsi menunjukkan bahwa modal fisik, infrastruktur jalan, telepon, kesehatan, dan pendidikan memberikan pengaruh positif pada output perekonomian. Dikutip dari laporan kesenjangan analisis kesenjangan antar wilayah tahun 2013 bahwa meskipun tidak bisa dihilangkan sepenuhnya, kesenjangan antar daerah tetap harus diupayakan untuk dikurangi. Salah satu prinsip dasar yang harus dipegang para pengambil kebijakan adalah bahwa kesenjangan perekonomian antar daerah masih dapat ditoleransi sejauh tidak mengganggu pertumbuhan ekonomi nasional dan tidak menciptakan ketidakmerataan pendapatan yang luar biasa dalam masyarakat (Bappenas, 2013).

Selain ketimpangan dapat dilihat bahwa terjadi pengelompokan dimana daerah yang berdekatan cenderung memiliki pola yang sama seperti tingginya pertumbuhan ekonomi, infrastruktur, FDI di provinsi yang terletak di pulau Jawa, sangat kontras dengan kondisi provinsi yang terletak di kawasan Indonesia bagian timur. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan saling terkait atau interaksi spasial antar wilayah tidak dapat diabaikan peranannya dalam mempengaruhi keberhasilan pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi. Dua atau lebih provinsi yang saling berdekatan, meskipun provinsi – provinsi tersebut terpisah secara administratif dapat dipengaruhi oleh wilayah di sekitarnya, keterkaitan antar

daerah ini juga akan semakin erat dengan adanya peningkatan mobilitas masyarakat seiring perbaikan infrastruktur transportasi.

Oleh karena itu diperlukan koordinasi yang baik dan perlu diimplementasikan suatu bentuk kebijakan pembangunan spasial. Dengan demikian interaksi spasial dapat menjadi sinergi yang bisa menghasilkan kemajuan secara bersama-sama bagi seluruh daerah dan mengurangi ketimpangan antar daerah terutama pada wilayah yang berdekatan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, disadari bahwa permasalahan yang terjadi di Indonesia adalah terjadinya ketimpangan ekonomi antar wilayah di Indonesia, Hal ini antara lain karena program pembangunan yang tidak merata di seluruh wilayah Indonesia dan hanya berpusat pada titik – titik tertentu dengan harapan dapat ikut mengangkat perekonomian di wilayah sekitarnya sesuai dengan pendapat Aritonang (2006) yang mengungkapkan bahwa ada perbedaan kondisi di setiap daerah dari sisi sumber daya alam dan penyediaan infrastruktur. Daerah di Jawa cenderung siap dalam hal sumber daya alam dan sumber daya manusia serta infrastruktur, berbeda dengan daerah Kawasan Timur Indonesia, yang sangat unggul dalam sumber daya alam namun minim dalam kapasitas SDM dan infrastruktur.

Oleh sebab itu penelitian ini mempertimbangkan interaksi spasial dalam mempengaruhi PDRB untuk mengetahui seberapa besar *spillover* effect dari infrastruktur suatu wilayah terhadap perekonomian wilayah di sekitarnya pada 32 provinsi tahun 2006 - 2015 dengan mengadopsi teori pertumbuhan Solow dan

menggunakan data time series tahun 1985 – 2015 untuk menganalisis dampak infrastruktur ekonomi terhadap ketimpangan (Indeks Williamson) untuk menjelaskan mengenai faktor ketimpangan dan perekonomian di Indonesia dengan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Apakah infrastruktur ekonomi dan FDI berpengaruh secara parsial maupun simultan terhadap perekonomian daerah (PDRB)?
2. Bagaimana dampak infrastruktur ekonomi dan FDI dengan mempertimbangkan interaksi spasial berpengaruh terhadap PDRB secara langsung maupun tidak langsung?
3. Apakah infrastruktur ekonomi dan FDI berpengaruh secara parsial maupun simultan terhadap ketimpangan antar provinsi.?

1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah tersebut, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Menganalisis apakah infrastruktur ekonomi dan FDI berpengaruh secara parsial maupun simultan terhadap perekonomian daerah (PDRB).
2. Menganalisis dampak infrastruktur ekonomi dan FDI dengan mempertimbangkan interaksi spasial berpengaruh terhadap PDRB secara langsung maupun tidak langsung.
3. Menganalisis apakah infrastruktur ekonomi dan FDI berpengaruh secara parsial maupun simultan terhadap ketimpangan antar provinsi..

1.3.2 Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan tujuan penelitian tersebut, maka penelitian ini memiliki kegunaan sebagai berikut

1. Untuk Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi pemerintah Indonesia dalam merencanakan pembangunan dan merancang kebijakan khususnya dalam hal infrastruktur di Indonesia. Penelitian ini juga dapat dijadikan solusi untuk pemecahan masalah ketimpangan antar wilayah dan perencanaan infrastruktur di Indonesia

2. Untuk Ilmu Pengetahuan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi ilmu pengetahuan terutama bidang ekonomi dan dapat menjadi salah satu acuan untuk penelitian selanjutnya terutama penelitian pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dan disparitas regional. Serta dapat digunakan oleh pihak – pihak yang berkepentingan dalam mengembangkan konsep, ide dan gagasan baru mengenai hal terkait Pengaruh infrastruktur terhadap perekonomian daerah (PDRB) dan Disparitas Regional

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan menjelaskan tentang uraian ringkas dari materi yang dibahas pada setiap bab sebagai penjabar dan ketepatan arah pembahasan dalam penelitian, sistematika dalam penelitian ini yaitu:

BAB I: PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang, rumusan masalah penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan penelitian.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan landasan teori yang menjadi dasar teoritis penelitian ini meliputi teori pertumbuhan solow-swan, konsep indikator disparitas regional melalui pendekatan Theil indeks, CV Williamson dan Tipologi Klassen, berbagai hasil penelitian sebelumnya yang relevan, kerangka pemikiran teoritis dan hipotesis penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan variabel penelitian berupa definisi operasional variabel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan gambaran umum objek penelitian, analisis data dan pembahasan hasil analisis penelitian.

BAB V: PENUTUP

Bab ini membahas tentang kesimpulan penelitian, keterbatasan penelitian serta beberapa saran untuk pihak-pihak terkait.