

SKRIPSI

ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021

IRENE ORIZA NATHANIA DARWIN

A011171002



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

SKRIPSI

ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh:

IRENE ORIZA NATHANIA DARWIN

A011171002



Kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021

disusun oleh:

IRENE ORIZA NATHANIA DARWIN

A011171002

telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan

Makassar, 13 Desember 2022

Pembimbing I



Dr. Agussalim, S.E., M.Si

NIP 19670817 199103 1 006

Pembimbing II



Dr. Mirzalifa Zaenal, S.E., MSE

NIP 19870111 201404 2 001

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, SE., M.Si, CWM®

NIP. 19740715 200212 1 003

SKRIPSI

ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021

disusun dan diajukan oleh:

IRENE ORIZA NATHANIA DARWIN

A011171002

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
Pada tanggal 13 Desember 2022 dan
Dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Mengetahui,

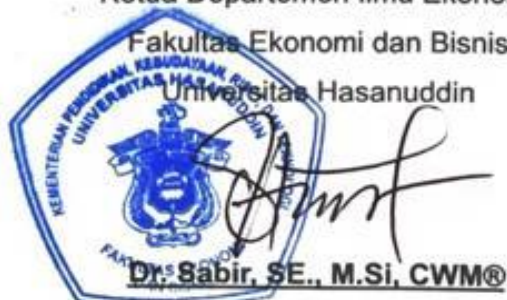
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Agussalim, S.E., M.Si	Ketua	
2.	Dr. Mirzalina Zaenal, S.E., M.S.E	Sekretaris	
3.	Dr. Sultan Suhab, S.E., M.Si	Anggota	
4.	Dr. Sabir, SE.,M.Si.,CWM®	Anggota	

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



NIP. 19740715 200212 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Irene Oriza Nathania Darwin
NIM : A011171002
Jurusan/Program studi : Ilmu Ekonomi
Jenjang : Strata I (S1)

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi dengan judul ***ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021*** adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 13 Desember 2022

Yang membuat pernyataan,



(Irene Oriza Nathania Darwin)

No. Pokok: A011171002

PRAKATA

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang senantiasa melimpahkan berkat dan perlindungan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Perkembangan Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar Tahun 2001-2021”** dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi ini bukan hanya sebagai bentuk pemenuhan syarat untuk menyelesaikan studi serta untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada program studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini terdapat banyak kekurangan. Oleh sebab itu, penulis dengan senang hati menerima setiap kritik dan saran dari pembaca terkait tulisan ini, agar skripsi ini yang merupakan sebuah karya penulis menjadi sebuah tulisan penelitian yang berguna bagi masyarakat luas yaitu mampu memberikan banyak pembelajaran serta membangkitkan semangat untuk melahirkan karya-karya yang mendidik. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak dapat tersusun dengan baik dan selesai pada waktunya tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, rasa terimakasih yang tulus penulis ucapkan kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus atas kebaikan dan penyertaan-Nya selama proses menyusun skripsi dengan air mata, pikiran, mental yang baik, semangat dan kekuatan yang diberikan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
2. Kedua orang tua terkasih, Bapak Christian Heru Susanto Darwin dan Ibu Agustin Dwi Nurtjahjanti yang senantiasa mendukung, mendoakan dan memotivasi dengan penuh cinta kasih. Terimakasih atas segala kepercayaan, pengorbanan, semangat dan doa restu yang diberikan

sehingga memudahkan penulis dalam menghadapi setiap tahap kehidupan. Semoga senantiasa diberikan kekuatan, kesehatan, berkat yang melimpah dan umur yang panjang oleh Tuhan Yesus Kristus.

3. Keluarga Ibu Pdt. Neltje Huka sebagai orang tua yang memberikan motivasi dan dukungan dalam doa terus menerus kepada penulis.
4. Saudara sepupu Kezia Diana, Tri Asrifah, Miracle Disya, Ary Januar, Imanuel Delario dan saudara penulis Jacqueline serta Jehezkiel yang selalu mendengar, mendukung dan mendoakan penulis dalam hal apapun.
5. Seluruh keluarga besar Darwin-Asmoro yang tidak dapat disebutkan satu persatu terimakasih atas doa dan dukungannya.
6. Bapak Dr. Sabir, SE.,M.Si.,CWM® selaku ketua Departemen Ilmu Ekonomi. Terimakasih atas segala bantuan yang senantiasa diberikan sehingga peneliti dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi.
7. Bapak Dr. Agussalim, S.E., M.Si selaku pembimbing I dan Ibu Dr. Mirzalina Zaenal, S.E., M.S.E selaku pembimbing II penulis. Terima kasih untuk setiap Ilmu kemudahan, serta kesabaran yang diberikan, selama proses penyusunan skripsi.
8. Bapak Dr. Sultan Suhab, S.E., M.Si dan Bapak Dr. Sabir, SE.,M.Si.,CWM® selaku dosen penguji, terimakasih untuk pernyataan-pernyataan serta kritik dan saran membangun yang disampaikan pada saat seminar proposal dan ujian skripsi, dari hal tersebut penulis memperoleh banyak pengetahuan-pengetahuan baru.
9. Seluruh Dosen FEB-UH yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan dan nasehat kepada penulis selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.

10. Nurul Fadlia Umasangaji, terimakasih sudah menjadi sahabat, support system, pendengar yang baik untuk berbagai suka duka perskirpsian dan selalu menemani dalam proses pengerjaan skripsi. Semoga cepat menyusul dan bisa sama-sama wisuda.
11. Grup Blekping, yakni St. Hadija dan Valentina Tansil, terimakasih selalu ada menjadi support system, sahabat, pendengar yang baik dan selalu memberikan motivasi agar penulis semangat menjalani setiap proses baik dalam perkuliahan maupun dalam penyelesaian skripsi penulis.
12. Teman-teman GP 7 Mariso, yakni Cici, Kak Heno, Kak Ela, Kak Ances, Kak Patty dan Kak Ila, terimakasih telah memberikan semangat dan dukungan doa dalam proses penyusunan skripsi.
13. Teman-teman S.E yakni, Desrany Natasya, Febrira Jein, Joel Christian, Nadia Ekananda, Gita Palisungan, Kiki Aurelia, Tasya Payungallo, Anggreni Rangga dan Delvia Datu Padang. Terimakasih selalu ada, sudah banyak membantu, menghibur dan direpotkan selama perkuliahan hingga proses penyusunan skripsi. Kalian terbaik!
14. Teman-teman No Drop, yakni Nandarima, Nirwana, Nurhalisyia, Annisya, Maratus dan Ismi Novianti, terimakasih sudah menemani dan membantu dari saat mahasiswa baru sampai skripsi.
15. Teman-teman OT House, yakni Virginia Maria, Varel Helweldery, Gianluigi, Marcello Sino, Renaldy Mark dan Muhammad Irsan. Terimakasih atas dukungan, motivasi dan hiburan dengan caranya sendiri. Luarbiasaki!
16. Teman-teman The Jombs, yakni Asrul, Kanishka, Taufik, Ibrahim, Asril, Deny, Nada, Alifiah, Irma, Fatima, Hasmah dan Widya. Terimakasih atas dukungan semangat dalam proses penyusunan skripsi.

17. Teman-teman Erudite FEB-UH terimakasih sudah menemani selama proses perkuliahan.
18. Seluruh pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan hingga penyelesaian skripsi ini yang penulis tidak dapat disebutkan satu per satu. Penulis mengucapkan terimakasih banyak atas pihak-pihak yang terlibat tanpa kalian penulis tidak dapat berada sampai titik ini.

Makassar, 12 Januari 2023

Irene Oriza Nathania Darwin

ABSTRAK

ANALISIS PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA MAKASSAR TAHUN 2001-2021

Irene Oriza Nathania Darwin
Agussalim
Mirzalina Zaenal

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh panjang jalan, jumlah kendaraan, pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan dan Covid-19 sebagai variabel *dummy* terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar dari tahun 2001-2021. Penelitian ini merupakan penelitian jenis kuantitatif dengan menggunakan data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar dan Dinas Pekerjaan Umum. Data yang digunakan adalah data pertumbuhan ekonomi, panjang jalan, jumlah kendaraan dan pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan. Data-data tersebut ditabulasikan ke dalam struktur data *time series*, yaitu data yang terdiri dari satu atau lebih variabel yang dikumpulkan dari tahun ke tahun. Metode analisis data dilakukan dengan metode *Error Correction Model* (ECM) yang dikenal dengan model koreksi kesalahan melalui program Eviews. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa variabel panjang jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar. Jumlah kendaraan tidak berpengaruh dan memiliki hubungan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar. Pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar. Sementara, Covid-19 sebagai *dummy* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi yang berarti terdapat beda antara sebelum dan saat Covid-19 selama periode penelitian.

Kata Kunci: Pertumbuhan Ekonomi, Panjang Jalan, Jumlah Kendaraan, Pengeluaran Pemerintah untuk Infrastruktur Jalan dan pandemi Covid-19.

ABSTRACT

ANALYSIS OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT AND ECONOMIC GROWTH IN THE CITY OF MAKASSAR IN 2001-2021

Irene Oriza Nathania Darwin
Agus Salim
Mirzalina Zaenal

This study aims to analyze the effect of road length, number of vehicles, government spending on road infrastructure and Covid-19 as a dummy variable on Makassar City's economic growth from 2001-2021. This research is a quantitative type of research using secondary data obtained from the Makassar City Central Statistics Agency (BPS) and the Public Works Office. The data used are data on economic growth, road length, number of vehicles and government spending on road infrastructure. These data are tabulated into a time series data structure, namely data consisting of one or more variables collected from year to year. The data analysis method was carried out using the Error Correction Model (ECM) method, through the Eviews program. The results of this study prove that the road length variable has a positive effect on the economic growth of Makassar City. The number of vehicles has no effect and has a negative relationship to the economic growth of Makassar City. Government spending on road infrastructure has a positive effect on Makassar City's economic growth. Meanwhile, Covid-19 as a dummy has a negative effect on economic growth, which means there is a difference between before and during Covid-19 during the study period.

Keywords: Economic Growth, Road Length, Number of Vehicles, Government Spending on Road Infrastructure and the Covid-19 pandemic.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN PERSETUJUAN	
PERNYATAAN KEASLIAN	
PRAKATA	
ABSTRAK	
ABSTRACT	
DAFTAR ISI	
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GRAFIK	
DAFTAR GAMBAR	
BAB I : Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Tujuan Penelitian	9
1.4 Manfaat Penelitian	10
BAB II : Tinjauan Pustaka	11
2.1 Landasan Teori	11
2.1.1 Infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi	11
2.1.2 Pengertian Pertumbuhan Ekonomi	13
2.1.2.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi	13
2.1.2.2 Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi	15
2.1.3 Pengertian Infrastruktur	16
2.1.4 Pengertian Jalan	18
2.1.4.1 Fungsi dan Klasifikasi Jalan	19
2.1.4.2 Klasifikasi berdasarkan administrasi pemerintahan	20
2.1.4.3 Klasifikasi berdasarkan beban muatan sumbu	21

2.1.4.4 Pemeliharaan Jalan	22
2.1.5 Pengertian Transportasi	23
2.1.6 Pengertian Pengeluaran Pemerintah	25
2.1.6.1 Model Pembangunan Tentang Perkembangan Pengeluaran Pemerintah	27
2.1.6.2 Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah	28
2.1.7 Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	29
2.2 Hubungan Antar Variabel Penelitian	30
2.2.1 Hubungan Panjang Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi	30
2.2.2 Hubungan Kendaraan dan Pertumbuhan Ekonomi	31
2.2.3 Hubungan Pengeluaran Pemerintah Untuk Infrastruktur Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi	32
2.3 Penelitian Terdahulu	33
2.4 Kerangka Pikir Penelitian	36
2.5 Hipotesis	38
BAB III : Metodologi Penelitian	39
3.1 Ruang Lingkup Penelitian	39
3.2 Jenis dan Sumber data	39
3.3 Metode Pengumpulan Data	39
3.4 Metode Analisis Data	40
3.4.1 Uji Stasioneritas	42
3.4.1.1 Uji Akar Unit (Unit Root Test)	43
3.4.1.2 Uji First Difference	44
3.4.2 Uji Kointegrasi	45
3.4.3 Uji Error Correction Model (ECM)	46
3.4.4 Uji Asumsi Klasik	49
3.4.4.1 Uji Normalitas	49
3.4.4.2 Uji Multikolinearitas	50
3.4.4.3 Uji Heteroskedastisitas	51
3.4.4.3 Uji Autokorelasi	52

3.5 Definisi Operasional	52
BAB IV : Hasil dan Pembahasan	55
4.1 Gambaran Umum Penelitian	55
4.1.1 Geografis Kota Makassar	55
4.2 Perkembangan Umum Variabel Penelitian	57
4.2.1 Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar	57
4.2.2 Panjang Jalan di Kota Makassar	59
4.2.3 Jumlah Kendaraan di Kota Makassar	61
4.2.4 Kepadatan Kendaraan di Kota Makassar	62
4.2.5 Pengeluaran Pemerintah Untuk Infrastruktur Jalan di Kota Makassar	63
4.3 Hasil Analisis	65
4.3.1 Uji Stasioneritas	65
4.3.1.1 Unit Root Test (Augmented Dickey-Fuller)	65
4.3.1.2 Uji First Difference	66
4.3.2 Uji Kointegrasi	68
4.3.3 Hasil Uji Analisis Error Correction Model (ECM)	69
4.3.3.1 Pendekatan Jangka Pendek	69
4.3.3.2 Pendekatan Jangka Panjang	71
4.3.4 Hasil Uji Asumsi Klasik	74
4.3.4.1 Uji Normalitas	75
4.3.3.2 Uji Multikolinearitas	75
4.3.4.3 Uji Heteroskedastisitas	76
4.3.3.4 Uji Autokorelasi	77
4.4 Pembahasan Hasil Penelitian	77
4.4.1 Panjang Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar	77
4.4.2 Jumlah Kendaraan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar	79
4.4.3 Pengeluaran Pemerintah Untuk Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar	80

4.4.4 Pandemi Covid-19 (Dummy) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar	81
BAB V : Penutup	83
5.1 Kesimpulan	83
5.2 Saran	84
DAFTAR PUSTAKA	86
LAMPIRAN	93

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Luas Wilayah dan Persentase Terhadap Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar	56
Tabel 4.3.1 Hasil Uji Akar Unit (<i>Unit Root Test</i>)	65
Tabel 4.3.2 Hasil Uji <i>First Difference</i>	66
Tabel 4.3.3 Hasil Uji Panjang Lag Optimal	68
Tabel 4.3.4 Hasil Uji Kointegrasi	69
Tabel 4.3.5 Hasil <i>Error Correction Model</i> Jangka Pendek	70
Tabel 4.3.6 Hasil <i>Error Correction Model</i> Jangka Panjang	72
Tabel 4.3.7 Hasil Uji Normalitas	75
Tabel 4.3.8 Hasil Uji Multikolinearitas	75
Tabel 4.3.9 Hasil Uji Heteroskedastisitas	76
Tabel 4.3.7 Hasil Uji Autokorelasi	75

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar Tahun 2017-2021	4
Grafik 1.2 Panjang Jalan Menurut Kondisi Baik di Kota Makassar (km)	5
Grafik 1.3 Jumlah Kendaraan di Kota Makassar Tahun 2017-2021	6
Grafik 1.4 Rasio Jumlah Kendaraan (Per Km) di Kota Makassar Tahun 2017-2021	7
Grafik 4.2.1 Laju Pertumbuhan Ekonomi Berdasarkan PDRB ADHK Kota Makassar Tahun 2001-2021	58
Grafik 4.2.2 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan Baik di Kota Makassar Tahun 2001-2021	60
Grafik 4.2.3 Jumlah Kendaraan Menurut Jenis Kendaraan di Kota Makassar Tahun 2001-2021	62
Grafik 4.2.4 Kepadatan Kendaraan di Kota Makassar Tahun 2001-2021	63
Grafik 4.2.5 Pengeluaran Pemerintah Untuk Infrastruktur Jalan di Kota Makassar Tahun 2001-2021	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	37
Gambar 4.1 Peta Kota Makassar	57

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator penting untuk menilai kinerja perekonomian suatu negara. Secara sederhana, pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai proses kenaikan kapasitas produksi yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional (Todaro, 2011:14). Pertumbuhan ekonomi juga tidak lepas dari pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi mendorong pertumbuhan ekonomi, sebaliknya pertumbuhan ekonomi dapat memperlancar proses pembangunan ekonomi. Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi merupakan indikator keberhasilan pembangunan ekonomi suatu negara.

Proses pembangunan secara nasional maupun regional dapat dipercepat melalui sebuah penggerak pertumbuhan ekonomi. Salah satu aspek vital dalam penggerak pertumbuhan ekonomi yaitu pembangunan infrastruktur. Blanchard (2013:134) menyatakan peningkatan infrastruktur berpengaruh pada sisi penawaran, yaitu dorongan pada investasi sehingga akan mempercepat rantai produksi dan distribusi untuk mencapai efisiensi dan pada akhirnya meningkatkan perekonomian.

Dalam ilmu ekonomi, infrastruktur merupakan wujud modal publik (*public capital*) dalam bentuk investasi pemerintah (Mankiw, 2016:253). Pemerintah akan mengelola anggaran pembangunan dengan menyediakan sarana dan prasarana memadai bagi masyarakat. Ketersediaan infrastruktur, seperti transportasi, jalan, telekomunikasi, sanitasi dan energi tidak dapat dipisahkan dari laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah. Hal tersebut, menyebabkan

pembangunan infrastruktur menjadi fondasi pembangunan ekonomi berkelanjutan. Pertambahan dan perbaikan infrastruktur oleh pemerintah diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi (Putro,2010).

Infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Dalam jangka pendek, pembangunan infrastruktur menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi, sedangkan dalam jangka menengah dan jangka panjang infrastruktur akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait. Perkembangan infrastruktur akan mendorong pertumbuhan ekonomi, khususnya dari aspek penanggulangan kemiskinan, peningkatan kualitas hidup, pertumbuhan pusat ekonomi, peningkatan mobilitas barang dan jasa, serta penurunan biaya aktivitas investor dalam dan luar negeri.

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 45 tahun 2005 tentang Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur menyebutkan beberapa jenis infrastruktur, yakni infrastruktur jalan, infrastruktur transportasi, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum dan sanitasi, infrastruktur telematika, infrastruktur ketenagalistrikan dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi. Pembangunan infrastruktur di Indonesia, telah berlangsung lama dan investasi yang telah dikeluarkan sudah cukup besar. Namun, masih banyak masalah dialami oleh negara khususnya mengenai perencanaan yang lemah dan kualitas yang rendah, serta belum mencukupi sehingga model perencanaan dan pembangunan nasional tidak efisien.

World Economic Forum (2010) menunjukkan bahwa peringkat kualitas infrastruktur di Indonesia masih tergolong rendah. Namun faktanya, anggaran infrastruktur meningkat setiap tahunnya. De dan Ghosh (2005:81) dalam Keusuma dan Suriani (2015) mengatakan kendala suatu negara adalah bagaimana memastikan bahwa infrastruktur yang tersedia dapat bermanfaat, serta mendorong aktivitas ekonomi masyarakat.

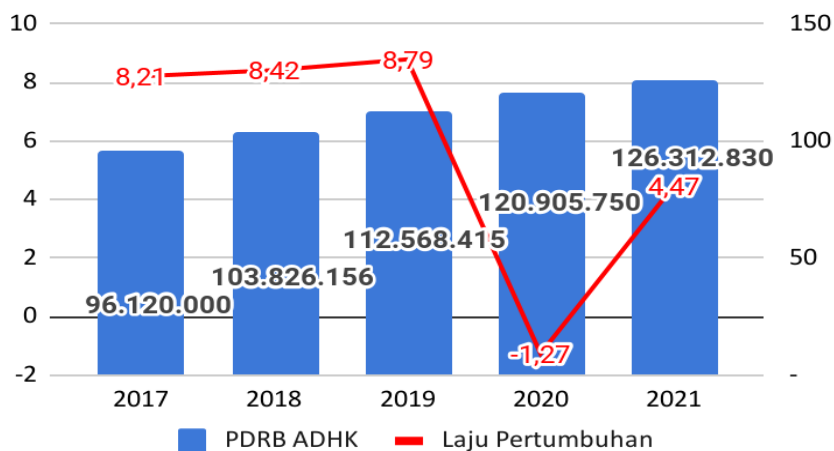
Dengan infrastruktur yang memadai, maka akan dicapai sistem transportasi yang efektif dan efisien. Pergerakan barang dan orang antar kota, daerah dan antar pulau dilaksanakan untuk melayani kegiatan perekonomian dan pembangunan pada sektor-sektor lain di berbagai wilayah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang pemerintah daerah, menetapkan bahwa pemerintah daerah dituntut memberikan perhatian lebih besar terhadap kualitas penyelenggaraan pelayanan publik dasar dalam mempercepat pembangunan di wilayah masing-masing.

Salah satu Kota Mengalami perkembangan pesat di bidang infrastruktur dan menjadi pusat perekonomian di Indonesia Timur adalah Kota Makassar. Kota ini memiliki sistem pemerintahan yang kondusif, posisi strategis, pertumbuhan ekonomi yang sangat progresif dan variatif dari berbagai sektor perekonomian terdiri dari kawasan perkotaan Mamminasata yang mencakup Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar (Disnaker, 2017).

Kota Makassar, terus menerus berupaya menggerakkan berbagai potensi ekonomi di wilayahnya dengan melakukan pembangunan sarana dan prasarana pendukung, salah satunya di wilayah pantai Losari yang sebagian lahannya telah di reklamasi untuk kawasan *Center Point of Indonesia (CPI)* sehingga akan menjadi titik nol Indonesia. Oleh karena itu, seiring perkembangan yang sangat pesat, diperlukan penataan ruang, daerah dan lingkungan Kota Makassar.

Hal ini, dianggap mampu mengakomodir perkembangan dan kebutuhan menuju kota dunia. Berbagai upaya lain juga turut dilakukan agar pelaku ekonomi dapat berpartisipasi menjadi penggerak ekonomi. Kontribusi ini penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi Kota Makassar.

Grafik 1.1 Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar Tahun 2017-2021



Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah)

Berdasarkan grafik 1.1 dapat dilihat bahwa laju pertumbuhan ekonomi Kota Makassar cenderung berfluktuasi, sedangkan PDRB atas dasar harga konstan Tahun 2010 menurut lapangan usaha di Kota Makassar mengalami peningkatan. Khusus di tahun 2020, pertumbuhan ekonomi Kota Makassar mengalami kontraksi menjadi -1.27 persen. Kontraksi ini, terjadi di berbagai sektor lapangan usaha antara lain sektor konstruksi yang turun pada level 0.99 persen dari level 8.90 persen dan penurunan paling signifikan yaitu pada sektor transportasi dari level 9.43 persen di tahun 2019 menjadi -17.34 persen tahun 2020.

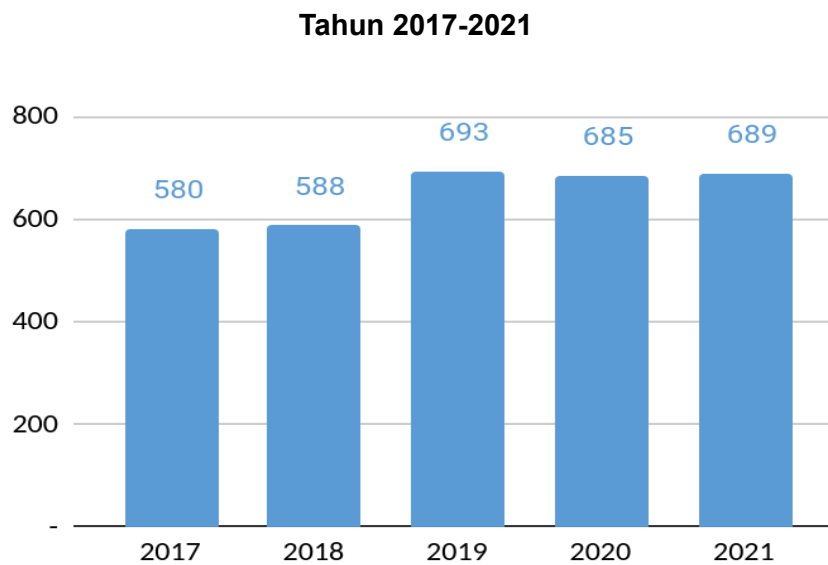
Perlambatan ekonomi nasional maupun regional di tahun 2020, disebabkan akibat dari merebaknya virus corona atau dikenal dengan Covid-19. Virus ini, menginfeksi saluran respirasi manusia sehingga menimbulkan kematian. Oleh karena itu, pemerintah Kota Makassar melakukan upaya dalam meminimalisir penyebaran virus dengan penerapan *physical distancing* bahkan *lockdown*. Penyebaran Covid-19 juga menimbulkan *economic shock* di berbagai sektor ekonomi, seperti rumah tangga, perusahaan, pemerintah dan swasta bahkan berdampak pada ekonomi daerah. Akan tetapi, di tahun 2021 penyebaran

Covid-19 mulai mereda seiring pemulihan ekonomi dunia sehingga pertumbuhan ekonomi Kota Makassar ikut bergerak menjadi 4.47 persen.

Faktanya, penurunan PDRB akan menyebabkan ketidakpastian bagi pembangunan suatu daerah sehingga mendegradasi aktivitas ekonomi, penurunan pendapatan nasional, serta peningkatan pengangguran dan kemiskinan. Namun demikian, salah satu sektor yang perlu diberikan keluasaan untuk beroperasi adalah sektor konstruksi, termasuk melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan perekonomian.

Pencapaian PDRB tidak terlepas dari peranan pembangunan di daerah, salah satunya adalah melalui peningkatan infrastruktur. Infrastruktur, seperti jalan merupakan salah satu prasarana penting dalam pengembangan ekonomi dan kesejahteraan di suatu wilayah. Jalan yang baik dan memadai, dapat mempermudah mobilitas barang maupun orang dari suatu daerah ke daerah lain sehingga meningkatkan perekonomian.

Grafik 1.2 Panjang Jalan Menurut Kondisi Baik di Kota Makassar (km)

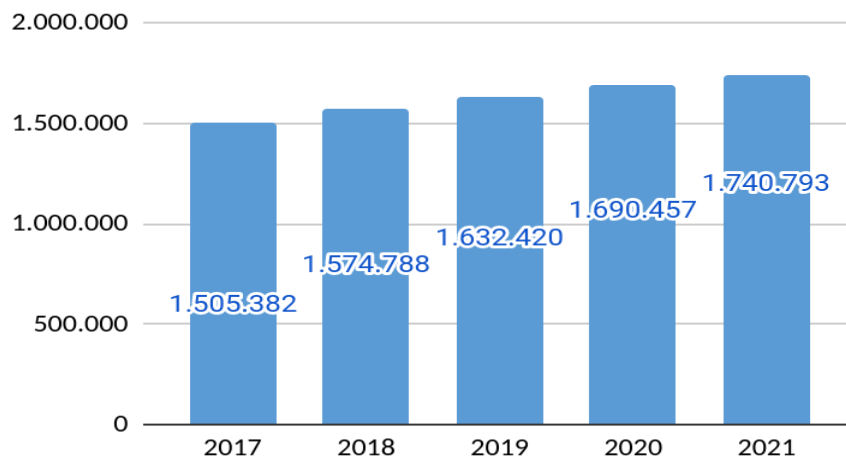


Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan BPS (data diolah)

Grafik 1.2 menunjukkan panjang jalan di Kota Makassar yang dikategorikan ke dalam kondisi baik terlihat cenderung berfluktuatif. Dimana, pada tahun 2019 panjang jalan meningkat sepanjang 693 km, tetapi mengalami penurunan di tahun 2020 menjadi 685 km. Padahal, jika jumlah panjang jalan dalam kondisi baik di Kota Makassar semakin bertambah maka akan memudahkan dan memperlancar mobilisasi kegiatan ekonomi sehingga meningkatkan perekonomian Kota Makassar.

Akan tetapi, ketersediaan jalan saja tidak cukup. Infrastruktur lain juga diperlukan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, yaitu kendaraan. Kendaraan merupakan urat nadi perekonomian dan sebagai alat angkut manusia, barang dan jasa yang berperan penting dalam menunjang aktivitas manusia. Ketersediaan ini memberikan eksternalitas sangat besar untuk meningkatkan kegiatan ekonomi suatu wilayah melalui siklus aliran barang maupun mobilitas manusia antardaerah.

Grafik 1.3 Jumlah Kendaraan di Kota Makassar Tahun 2017-2021

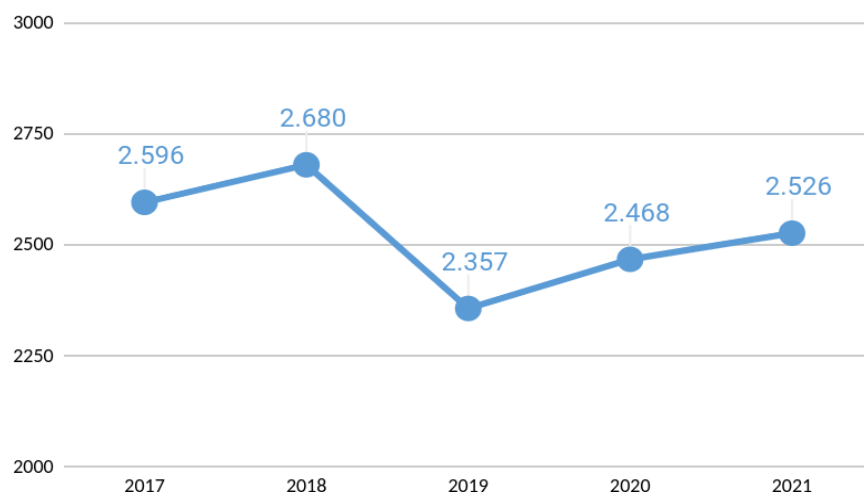


Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah)

Kota Makassar sebagai kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di kawasan Timur yang memiliki luas daerah 175,79 km². Di kota Daeng¹, jumlah kendaraan juga dipengaruhi oleh jumlah penduduk sehingga pada tahun 2017 jumlah kendaraan menjadi 1.505.382 unit yang didominasi oleh kendaraan roda dua mencapai 1.190.095 unit, kemudian mobil penumpang 221.614 unit, mobil barang 76.338 unit dan mobil bus 17.335 unit.

Berdasarkan pertumbuhan jumlah penduduk yang terus meningkat, maka pada tahun 2021 total volume kendaraan menjadi sebanyak 1.740.793 unit, dengan kendaraan roda dua naik menjadi 1.377.837 unit, mobil penumpang 257.015 unit, mobil barang 88.359 unit dan mobil bus 17.582 unit. Oleh karena itu, pertumbuhan ini sangat tinggi dan tidak sebanding dengan kapasitas jalan yang menyebabkan kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas di berbagai ruas jalan sehingga menghambat aktivitas ekonomi dan mobilitas menjadi tidak lancar.

Grafik 1.4 Rasio Jumlah Kendaraan (Per Km) di Kota Makassar Tahun 2017-2021



Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah)

¹ Makassar dijuluki sebagai kota Daeng. Sebab masyarakat di sini menggunakan kata daeng untuk berinteraksi, terutama saat memanggil orang tua atau yang dituakan.

Grafik 1.4 menunjukkan perbandingan total jumlah kendaraan dan panjang jalan dalam kondisi baik di Kota Makassar. Peningkatan volume kendaraan pada tahun 2018 menjadi sebanyak 2.680 unit kendaraan per 1 kilometer jalan, tetapi terjadi penurunan di tahun 2019 yaitu sebanyak 2.357 unit kendaraan per 1 kilometer jalan, disebabkan akibat meningkatnya jalan dalam kondisi baik di Kota Makassar sehingga kepadatannya menurun. Kemudian, di tahun 2021 meningkat menjadi 2.526 unit kendaraan per 1 km jalan. Kepadatan ini menciptakan kemacetan di Kota Makassar dan menghambat produktivitas masyarakat. Ini terjadi, karena Kota Makassar menjadi pusat aktivitas di Sulawesi Selatan sehingga wilayah ini memerlukan infrastruktur jalan yang baik dan memadai.

Dengan demikian, mobilitas masyarakat akan semakin mudah dan permintaan terhadap jumlah kendaraan juga semakin meningkat. Selain itu, kenaikan jumlah kendaraan bermotor disebabkan penawaran mobil murah dan dengan proses pembelian yang mudah. Hal ini kemudian membuat *demand* terhadap kendaraan bermotor semakin tinggi (Kurniawan, 2017).

Pada bidang ekonomi, jika kondisi infrastruktur suatu wilayah terbatas dan tidak berkualitas maka wilayah tersebut tergolong tertinggal dan terbelakang. Oleh karena itu, pengeluaran pemerintah dapat mempengaruhi aktivitas ekonomi karena pengeluaran pemerintah akan menciptakan berbagai prasarana yang dibutuhkan dalam proses pembangunan sehingga meningkatkan produksi dan akan menghasilkan output yang tinggi.

Amalia (2019) menyatakan bahwa infrastruktur memberikan dampak terhadap perekonomian melalui dua cara, yaitu secara langsung dan tidak langsung. Dampak langsung adalah meningkatnya output seiring bertambahnya infrastruktur, sedangkan dampak tidak langsungnya adalah aktivitas perekonomian terdorong naik, secara bersamaan meningkatkan modal baik pihak swasta maupun pemerintah serta dapat menyerap tenaga kerja yang

berakibat pada kenaikan output. Infrastruktur yang baik juga dapat meningkatkan produktivitas dengan mengurangi biaya produksi.

Namun pada kenyataannya, di tahun 2020 pemerintah melakukan upaya pembatasan sosial berskala besar (PSBB) dalam meminimalisir penyebaran virus Covid-19 di Kota Makassar. Dengan pembatasan ini, menyebabkan kontraksi pada pertumbuhan ekonomi maupun seluruh kegiatan ekonomi-sosial terhambat dan mengganggu kelancaran aktivitas distribusi barang atau jasa.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka studi ini mengangkat judul “Analisis Perkembangan Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar Tahun 2001-2021”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian ini, maka rumusan masalah ditentukan sebagai berikut.

1. Apakah panjang jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang?
2. Apakah jumlah kendaraan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang?
3. Apakah pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui pengaruh panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang.
2. Untuk mengetahui pengaruh jumlah kendaraan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang.
3. Untuk mengetahui pengaruh pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021 dalam jangka pendek dan jangka panjang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang diharapkan dalam penelitian ini dibagi menjadi sisi teoritis dan praktik.

1. Teoritis :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu bagi pengembangan teori dan ilmu pengetahuan teoritis terkait dengan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021.

2. Praktik :

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan terkait analisis infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi Kota Makassar tahun 2001-2021.
- 2) Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai sumber informasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi

Beberapa literatur teori pertumbuhan baru (*new growth theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat, merupakan sumber dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang terdapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Hulten dan Schwab, 1991:91).

Sebagaimana dalam penjelasan sebelumnya, infrastruktur mempunyai efek limpahan (*spillover effect*) yang disebut eksternalitas, terutama dalam kegiatan produksi. Eksternalitas infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas dan kemudahan sehingga kegiatan produksi menjadi lebih produktif. Eksternalitas ini disebut dengan eksternalitas positif.

Oleh karena itu, ada suatu penyederhanaan masalah mengenai eksternalitas positif yang diakibatkan oleh infrastruktur ke dalam fungsi produksi. Dimana, sektor publik memiliki peran penting sebagai salah satu input dalam kegiatan produksi. Peran sektor publik yang produktif akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan ekonomi (Barro, 1990:53).

Dengan demikian, sumber pertumbuhan ekonomi yang paling utama adalah tersedianya faktor modal dan tenaga kerja. Peningkatan modal dan tenaga kerja ini, akan meningkatkan output secara agregat pada perekonomian.

Dimana, modal meliputi investasi sektor publik dan privat, misalnya sektor privat melakukan pembangunan pabrik, pembelian mesin-mesin produksi, penambahan input untuk produksi dan lain sebagainya, sedangkan sektor publik melakukan pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi, sanitasi, dan jaringan listrik yang disebut sebagai *public capital*.

Fikri (2017) menjelaskan bahwa sumber pertumbuhan ekonomi lainnya didapat dari proses *capital developing*, *human capital*, dan kemajuan teknologi. *Capital developing* merupakan peningkatan modal untuk setiap pekerja, artinya pekerja lebih banyak mendapatkan kesempatan meningkatkan produktivitas dikarenakan adanya akses dalam memanfaatkan modal yang ada.

Selanjutnya, *human capital* berkaitan dengan tingkat pendidikan seseorang yang memberikan kontribusi terhadap tingkat produktivitas dan pendapatannya. Peningkatan pendidikan dan *skill* para pekerja juga memungkinkan terjadinya efek limpahan kepada pekerja yang lain yaitu dengan berbagai pengalaman, pengetahuan dan keterampilan.

Secara teori, pekerja yang lebih pandai akan lebih produktif dan pendapatannya juga meningkat dengan memanfaatkan efek limpahan tersebut. Secara agregat, terjadi peningkatan tingkat produktivitas dan pendapatan pada pekerja lain. O'sullivan (2006) menjelaskan bahwa peningkatan *human capital* akan meningkatkan produktivitas kerja dan pendapatan masyarakat sehingga pertumbuhan ekonomi akan meningkat.

Sumber yang terakhir adalah kemajuan teknologi, sumber pertumbuhan ini memberikan efek tidak langsung terhadap pertumbuhan ekonomi. Kemajuan teknologi mempengaruhi arah kerja para pekerja. Dimana, dengan adanya kemajuan teknologi akan memberikan kemudahan bagi para pekerja agar lebih produktif dalam memanfaatkan teknologi pada proses produksi. Peningkatan

produktivitas ini, akan meningkatkan tingkat pendapatan pekerja sehingga mendorong perekonomian.

2.1.2 Pengertian Pertumbuhan Ekonomi

Prasetyo (2009:237) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi (*economic growth*) secara sederhana dapat diartikan sebagai pertambahan output atau pertambahan pendapatan nasional agregat dalam kurun waktu tertentu. Pertumbuhan ekonomi juga didefinisikan sebagai perkembangan dalam perekonomian yang menyebabkan produksi barang dan jasa dalam masyarakat meningkat (Veritia, dkk, 2019).

Pertumbuhan ekonomi, dapat diukur dari output yang tercermin dalam produk domestik bruto sebagai ukuran untuk menilai kinerja ekonomi suatu negara, karena PDB meringkas aktivitas ekonomi dalam suatu nilai mata uang selama periode waktu tertentu. PDB mengukur pendapatan total semua orang dan menggambarkan total pengeluaran barang dan jasa yang dihasilkan oleh perekonomian (Mankiw, 2016:43).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan kenaikan kapasitas produksi barang dan jasa yang tercermin dari kenaikan PDB atau PNB dalam jangka waktu satu tahun tanpa memandang besar atau kecilnya pertumbuhan penduduk dan perubahan struktur ekonomi.

2.1.2.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi

Adapun teori tentang pertumbuhan ekonomi sebagai berikut :

1) Teori Pertumbuhan Neoklasik (Solow-Swan)

Teori neoklasik mulai berkembang pada tahun 1950-1960 yang mendefinisikan beberapa pemikiran ahli ilmu ekonomi. Model ini menggunakan unsur pertumbuhan penduduk, tenaga kerja, akumulasi modal, kemajuan

teknologi dan besarnya output yang saling berinteraksi (Tarigan, 2014). Pandangan ini berdasarkan pada analisis klasik, bahwa perekonomian akan tetap mengalami tingkat pengerjaan penuh (*full employment*) dan kapasitas peralatan modal akan digunakan seterusnya.

Akumulasi modal, dipandang sebagai elemen terpenting dalam pertumbuhan ekonomi. Akumulasi modal tidak hanya berupa investasi pada pengadaan pabrik-pabrik, mesin-mesin, peralatan dan sebagainya. Tetapi, meliputi infrastruktur yang merupakan prasyarat atau faktor penunjang bagi industrialisasi dan pengembangan serta pemasaran produk-produk.

Mankiw (2016:50) menyatakan bahwa model fungsi produksi yang dikembangkan oleh Solow memungkinkan adanya substitusi antara modal (K) dan tenaga kerja (L). Fungsi produksi memiliki sifat konstan atas skala hasil produksi (*constant returns to scale*), yaitu jika terjadi peningkatan persentase yang sama dalam seluruh faktor-faktor produksi akan menyebabkan peningkatan output pada persentase yang sama. Artinya, apabila terjadi peningkatan modal dan tenaga kerja sebesar 10 persen maka output akan meningkat sebesar 10 persen.

2) Teori Harrod dan Domar

Harrod (1939) dan Domar (1947) beranggapan bahwa modal harus dipakai secara efektif, karena pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh peranan pembentukan modal tersebut. Dalam teori ini, kegiatan investasi dianggap sebagai salah satu faktor penting yang memiliki dua peran sekaligus untuk membawa pengaruh terhadap perekonomian.

Teori ini menunjukkan bahwa suatu negara mampu berada pada pertumbuhan ekonomi *steady* sehingga diperlukan adanya penambahan kapasitas produksi, penanaman modal atau investasi. Kemampuan untuk

berinvestasi akan ditentukan oleh permintaan *agregat* yang berdaya beli dari masyarakat, sedangkan keinginan berinvestasi dari masyarakat akan ditentukan oleh *Marginal Efficiency of Capital* (MEC) yaitu perbandingan antara penambahan satu unit input modal dapat menyebabkan penambahan output.

Pembentukan modal, dipandang sebagai pengeluaran yang akan menambah kesanggupan suatu perekonomian dalam menghasilkan output maupun sebagai pengeluaran yang akan menambah permintaan efektif seluruh masyarakat. Apabila suatu masa tertentu dilakukan pembentukan modal, maka pada masa berikutnya perekonomian tersebut mempunyai kesanggupan lebih besar untuk menghasilkan output. Selain itu, Harrod dan Domar menganggap bahwa penambahan kapasitas produksi tidak hanya menciptakan penambahan output dan kenaikan pendapatan nasional.

Ada empat asumsi yang digunakan teori ini dalam menganalisis faktor-faktor pendukung pertumbuhan ekonomi, yaitu: (1) barang modal digunakan secara penuh; (2) besarnya tabungan proporsional dengan fluktuasi pendapatan nasional; (3) perbandingan antara modal dan hasil produksi (*capital output ratio*) adalah tetap; dan (4) perekonomian tertutup dua sektor terdiri dari sektor rumah tangga dan perusahaan.

2.1.2.2 Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi

a) Sumber Daya Alam

Faktor utama yang mempengaruhi perkembangan suatu perekonomian adalah sumber daya alam (tanah). Tanah memiliki beberapa aspek, misalnya kesuburan tanah, letak, iklim, sumber air, kekayaan hutan, mineral dan lain-lain. Tersedianya sumber daya alam ini, berpotensi menjamin pertumbuhan yang baik

dan harus dimanfaatkan serta diolah dengan baik untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat.

b) Akumulasi Modal

Akumulasi modal (*capital accumulation*), terjadi apabila sebagian dari pendapatan ditabung dan diinvestasikan untuk memperbesar output serta pendapatan di kemudian hari. Dengan ini, diperlukan penyediaan pabrik baru, mesin, peralatan, sarana angkutan dan bahan baku dalam meningkatkan stok modal (*capital stock*) sehingga memungkinkan terjadinya peningkatan output di masa akan datang. Akumulasi modal akan menambah sumber daya baru atau meningkatkan kualitas dari sumber daya yang tersedia, artinya pelaku investasi harus bersedia mengurangi konsumsinya sekarang untuk memperoleh konsumsi yang lebih baik di masa depan.

c) Kemajuan Teknologi

Kemajuan teknologi digambarkan dengan ditemukannya cara baru atau perbaikan dari cara lama dalam menangani proses produksi menjadi lebih efektif dan efisien. Klasifikasi kemajuan teknologi yakni bersifat netral (*neutral technological progress*), hemat tenaga kerja (*labor technological progress*), dan hemat modal (*capital saving technological progress*).

2.1.3 Pengertian Infrastruktur

Infrastruktur merupakan bagian dari faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan *American Public Works Association* dalam Kodoatie (2005:101), infrastruktur merupakan fasilitas fisik yang dikembangkan dan dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi pemerintahan dalam penyediaan jalan, air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan. Definisi lain menyatakan bahwa infrastruktur mengacu pada fasilitas

modal fisik, termasuk kerangka kerja organisasional, pembangunan ekonomi, pengetahuan dan teknologi untuk masyarakat. Dengan demikian, infrastruktur digunakan untuk memfasilitasi kebutuhan ekonomi dan sosial (Familoni, 2004:20).

Ketersediaan infrastruktur, berperan sebagai penopang dalam mempermudah kehidupan masyarakat baik dalam segi ekonomi maupun sosial. World Bank (1994:12) infrastruktur dibedakan menjadi dua kategori yaitu; (1) Infrastruktur ekonomi, merupakan aset fisik penyediaan jasa yang digunakan untuk produksi dan konsumsi meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), *public works* (bendungan, saluran irigasi dan drainase), serta sektor transportasi (jalan, kereta api, angkutan kota, dan bandara); (2) Infrastruktur sosial, merupakan aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit) serta rekreasi (taman, museum, dan lain-lain).

Infrastruktur juga dikenal dengan istilah barang publik, sebagaimana dalam Prasetya (2012:8) terdapat beberapa teori barang publik, diantaranya :

1) Teori Bowen

Suatu teori mengenai penyediaan barang publik berdasarkan pada teori harga, seperti halnya pada penentu harga barang. Bowen mendefinisikan barang publik sebagai barang dimana tidak ada pengecualian. Jadi, ketika barang publik sudah tersedia maka semua orang tanpa terkecuali akan mendapatkan manfaat atas barang tersebut.

2) Teori Samuelson

Samuelson mengatakan barang publik mempunyai dua karakteristik, yaitu; *non-excludable* dan *non-rivalry*. *Non-excludable*, berarti apabila suatu barang publik tersedia, tidak ada yang dapat menghalangi siapapun untuk memperoleh manfaat dari barang tersebut atau dengan kata lain, setiap orang memiliki kesempatan untuk mengkonsumsi barang tersebut. Di samping itu, barang publik disebut *non-rivalry*, berarti bahwa penggunaan satu konsumen terhadap suatu barang tidak akan mengurangi kesempatan konsumen lain untuk mengkonsumsi barang tersebut.

2.1.4 Pengertian Jalan

Salah satu infrastruktur ekonomi dalam bentuk fisik yang menopang aktivitas manusia, ialah jalan. Jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan. Melalui proyek infrastruktur, dengan adanya pembangunan dan perbaikan jalan dapat menciptakan lapangan kerja guna menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, jalan digunakan sebagai pendukung kelancaran arus barang, jasa dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan kondisi jalan yang semakin baik, maka mobilitas akan menjadi lancar sehingga memungkinkan harga barang dan jasa menjadi lebih murah.

Berdasarkan Undang-undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan merupakan prasarana transportasi darat meliputi segala bagian jalan, termasuk pembangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas pada permukaan tanah atau air serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Jalan dapat dibedakan atas tiga jenis, yaitu jalan umum, jalan khusus dan jalan raya. Pertama, jalan umum adalah jalan yang dibuat dan dipelihara oleh pemerintah dan dipakai untuk umum. Kedua, jalan khusus adalah jalan yang dibuat dan dipelihara oleh perusahaan-perusahaan swasta atau perorangan dan tidak untuk umum. Terakhir, jalan raya adalah jalur–jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran-ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk mengangkut dan menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan barang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan mudah dan cepat.

2.1.4.1 Fungsi dan Klasifikasi Jalan

Klasifikasi jalan atau hirarki jalan adalah pengelompokan jalan berdasarkan administrasi pemerintahan dan berdasarkan muatan sumbu yang menyangkut dimensi dan berat kendaraan. Penentuan klasifikasi jalan, yaitu besarnya volume lalu lintas pengguna jalan, besarnya kapasitas jalan, serta pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan. Berikut klasifikasinya, berdasarkan Undang-undang RI No.38 tahun 2004 tentang Jalan, yaitu:

1) Berdasarkan Fungsi Jalan

Jalan umum menurut fungsinya di Indonesia dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Klasifikasi jalan fungsional di Indonesia berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku adalah: 1) Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna. 2) Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. 3) Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani

angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. 4) Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

2.1.4.2 Klasifikasi berdasarkan administrasi pemerintahan

Pengelompokan jalan ini, dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan Provinsi, jalan Kabupaten, jalan kota dan jalan desa.

Pertama, jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota Provinsi dan jalan strategis nasional, serta jalan tol. Kedua, jalan Provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota Provinsi dengan ibukota Kabupaten/kota, antar ibukota Kabupaten/kota dan jalan strategis Provinsi. Ketiga, jalan Kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota Kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan dan ibukota Kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah Kabupaten dan jalan strategis Kabupaten. Keempat, jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antara pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil dan menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman di dalam kota. Terakhir, jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan antara permukiman di dalam desa dan jalan lingkungan.

2.1.4.3 Klasifikasi berdasarkan beban muatan sumbu

Klasifikasi ini, berdasarkan keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan. Jalan dibagi ke dalam beberapa kelas, dengan didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik, perkembangan teknologi, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor dan konstruksi jalan. Pengelompokkan jalan berdasarkan Undang-undang No.14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menurut muatan sumbu yang disebut kelas jalan, terdiri dari:

1. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, ukuran paling tinggi tidak melebihi 4.200 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton. Saat ini, jalan arteri masih belum digunakan di Indonesia, namun sudah mulai dikembangkan di negara maju seperti Prancis yang telah mencapai muatan sumbu terberat, seberat 13 ton.

2. Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, ukuran paling tinggi tidak melebihi 4.200 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton, jalan kelas ini merupakan jalan yang sesuai untuk angkutan peti kemas.

3. Jalan Kelas III, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, ukuran paling tinggi tidak melebihi 3.500 milimeter dan muatan sumbu terberat yang ditetapkan kurang dari 8 ton.

2.1.4.4 Pemeliharaan Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011 pemeliharaan jalan adalah kegiatan penanganan jalan, berupa pencegahan, perawatan dan perbaikan untuk mempertahankan kondisi jalan guna berfungsi secara optimal melayani lalu lintas sehingga umur rencana yang ditetapkan dapat tercapai. Anas (2007) mendefinisikan pemeliharaan adalah semua jenis pekerjaan yang dibutuhkan untuk menjaga dan memperbaiki jalan tetap dalam kondisi baik sehingga mencegah kemunduran atau penurunan kualitas dengan laju perubahan pesat yang terjadi setelah konstruksi.

Klasifikasi program pemeliharaan yang dipakai dalam sistem manajemen pemeliharaan jalan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pemeliharaan jalan merupakan pekerjaan berskala kecil dan dikerjakan di seluruh jaringan jalan secara rutin. Contohnya, perbaikan kerusakan kecil, penambalan lubang, pemburasan, perbaikan kerusakan tepi perkerasan dan perawatan trotoar.
- b. Pemeliharaan berkala dilakukan dalam selang waktu beberapa tahun dan diadakan menyeluruh untuk satu atau beberapa kondisi jalan sudah mulai menurun. Pemeliharaan ini dimaksud untuk mempertahankan kondisi jalan sesuai dengan yang direncanakan selama masa layanannya.
- c. Rehabilitasi atau peningkatan secara umum diperlukan untuk memperbaiki integritas struktur perkerasan, yaitu meningkatkan nilai strukturalnya dengan pemberian lapis tambahan struktural. Peningkatan jalan dilakukan karena kerusakan awal disebabkan oleh faktor-faktor luar, seperti cuaca, akibat bencana alam, kesalahan perencanaan dan pelaksanaan rekonstruksi.

- d. Rekonstruksi dalam hal perkerasan lama sudah dalam kondisi buruk maka lapisan tambahan tidak akan efektif. Kegiatan rekonstruksi dimaksud untuk penanganan jalan yang berakibat meningkatkan kelas jalan.

2.1.5 Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan sarana penghubung yang menghubungkan antara daerah produksi dan distribusi, dapat dikatakan sebagai jembatan antara produsen dan konsumen. Dengan kata lain, peranan transportasi sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung antara pihak-pihak yang saling membutuhkan (Adisasmita, 2011). Adapun fungsi dari transportasi disebut moda atau angkutan, yaitu digunakan untuk menggerakkan atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu.

Transportasi juga menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), dikarenakan nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan (Morlok, 1995). Selain itu, Siregar (1995:21) mengungkapkan bahwa jasa transportasi sebagai *derived demand* atau permintaan yang di derivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, serta prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan kendaraan.

Tamin (1997:4) dalam Rifusa (2010) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, akibat pertumbuhan ekonomi

maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakan juga meningkat melebihi prasarana transportasi yang tersedia. Di satu sisi, dengan adanya transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi dan perekonomian suatu daerah. Namun, akibat tingginya kegiatan ekonomi maka akan timbul masalah transportasi, yaitu terjadinya kemacetan, polusi udara bahkan meningkatnya konsumsi energi yang semakin terbatas.

Permasalahan transportasi oleh Tamin (1997:5) dalam Rifusa (2010) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi, namun merambat kepada aspek-aspek lainnya, seperti, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas jalan buruk, kualitas sumber daya manusia dan lemahnya perencanaan dan pengendalian sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Sukarto (2006) menyatakan bahwa penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan sehingga transportasi berhubungan dengan pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja dan untuk menggerakkan kembali suatu daerah.

Oleh karena itu, dalam menunjang kegiatan ekonomi maka diperlukan kendaraan sebagai sarana sektor transportasi, yaitu dengan melihat perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor dan secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi sub sektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat, merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 Pasal 1 mengatur tentang Kendaraan, menyatakan bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut terdiri atas kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang dapat digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan di atas rel, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan hewan.

Jenis-jenis kendaraan dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012, yaitu: 1) Sepeda motor, artinya kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah, dengan atau tanpa kereta samping dan kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah; 2) Mobil penumpang, artinya kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 orang, termasuk pengemudi atau beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram; 3) Mobil bus, artinya kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 orang, termasuk pengemudi atau beratnya lebih dari 3.500 kilogram; dan 4) Mobil barang, artinya kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

2.1.6 Pengertian Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah (*government expenditure*) adalah pengeluaran oleh pemerintah untuk membeli barang dan jasa. Pengeluaran pemerintah versi Keynes merupakan salah satu unsur permintaan agregat. Konsep perhitungan pendapatan nasional dengan pendekatan pengeluaran bahwa $Y = C + I + G + X - M$. Pendekatan ini dikenal sebagai identitas pendapatan nasional. Variabel Y adalah pendapatan nasional sekaligus mencerminkan penawaran agregat, sedangkan variabel-variabel lain disebut permintaan agregat. Variabel G adalah pengeluaran pemerintah, dengan membandingkan nilai G terhadap Y maka akan

terlihat seberapa besar kontribusi pemerintah dalam pembentukan pendapatan nasional (Dumairy, 2006).

Secara teori, kebijakan pengeluaran pemerintah merupakan bagian dari kebijakan fiskal sebagai salah satu wujud intervensi pemerintah di dalam perekonomian. Pemerintah melalui kebijakannya dapat melakukan pembelanjaan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan publik melalui mekanisme pengadaan barang dan jasa pemerintah (Prasetya, 2012). Teori mengenai pengeluaran pemerintah juga dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu teori makro dan teori mikro:

1) Teori Makro

Pengeluaran pemerintah dalam arti riil dapat digunakan sebagai indikator besarnya kegiatan pemerintah. Semakin besar dan banyak kegiatan pemerintah, maka semakin besar pula pengeluarannya. Dalam teori ekonomi makro, pengeluaran pemerintah terdiri dari tiga pos utama yang dapat digolongkan sebagai berikut : a) pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang dan jasa, b) pengeluaran pemerintah untuk gaji yang berpengaruh terhadap proses ekonomi makro, dimana perubahan gaji pegawai akan mempengaruhi tingkat permintaan secara tidak langsung, c) pengeluaran pemerintah untuk transfer payment, seperti pembayaran pensiun, pembayaran gaji, utang luar negeri dan pembayaran bunga untuk pinjaman pemerintah kepada masyarakat.

Teori makro, mengenai perkembangan pemerintah dikemukakan oleh para ahli ekonomi yaitu Wagner (1883) menyatakan bahwa pengeluaran pemerintah dan kegiatan pemerintah semakin lama semakin meningkat. Tendensi ini, disebut dengan hukum selalu meningkatnya peranan pemerintah. Wagner menyatakan bahwa dalam suatu perekonomian apabila pendapatan per kapita meningkat,

maka secara relatif pengeluaran pemerintah meningkat. Penyebab pengeluaran pemerintah semakin meningkat, yakni meningkatnya fungsi pertahanan keamanan dan ketertiban, fungsi kesejahteraan, fungsi perbankan dan fungsi pembangunan.

2) Teori Mikro

Pengeluaran pemerintah secara mikro, dimaksudkan untuk menyediakan barang publik yang tidak dapat disediakan pihak swasta dan sebagai akibat adanya kegagalan pasar (Nicholson, 2002). Tujuan dari teori mikro, mengenai perkembangan pengeluaran pemerintah adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang menimbulkan permintaan akan barang publik dan faktor-faktor yang mempengaruhi tersedianya barang publik. Interaksi antara permintaan dan penawaran barang publik menentukan jumlah barang publik yang akan disediakan melalui anggaran belanja. Jumlah barang publik yang akan disediakan tersebut, selanjutnya akan menimbulkan permintaan akan barang lain.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan pengeluaran pemerintah, yaitu: 1) perubahan permintaan akan barang publik. 2) perubahan dari aktivitas pemerintah dalam menghasilkan barang publik, dan juga perubahan dari kombinasi faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi. 3) perubahan kualitas barang publik, dan 4) perubahan harga faktor-faktor produksi.

2.1.6.1 Model Pembangunan Tentang Perkembangan Pengeluaran

Pemerintah

Model ini diperkenalkan dan dikembangkan oleh Rostow dan Musgrave (1989), menghubungkan perkembangan pengeluaran pemerintah dengan tahap-tahap pembangunan ekonomi yang dibedakan antara tahap awal, tahap

menengah, dan tahap lanjut. Pada tahap awal, terjadinya perkembangan persentase investasi pemerintah terhadap total investasi lebih besar karena pemerintah harus menyediakan fasilitas prasarana, seperti jalan, pendidikan, kesehatan, dan transportasi. Pada tahap menengah terjadinya pembangunan ekonomi, investasi pemerintah diperlukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi agar dapat tinggal landas, namun pada tahap ini peranan investasi swasta semakin besar. Pada tingkat ekonomi selanjutnya, Rostow mengatakan bahwa pengeluaran pemerintah akan beralih dari penyediaan prasarana ke pengeluaran-pengeluaran untuk aktivitas sosial seperti kesejahteraan hari tua dan program pelayanan kesehatan.

2.1.6.2 Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah

Di Indonesia, pengeluaran pemerintah dapat dibedakan dalam tiga klasifikasi, yaitu:

- a. Pengeluaran rutin, yaitu pengeluaran untuk pemeliharaan dan penyelenggaraan roda pemerintahan sehari-sehari, meliputi belanja pegawai, belanja barang, berbagai macam subsidi (subsidi daerah dan subsidi harga barang), angsuran dan bunga utang pemerintahan, serta jumlah pengeluaran lain. Anggaran belanja rutin memegang peran penting untuk menunjang kelancaran mekanisme sistem pemerintahan, dengan upaya meningkatkan efisiensi dan produktivitas yang akan menunjang tercapainya sasaran pada setiap tahap pembangunan. Penghematan dan efisiensi tersebut antara lain diupayakan melalui pinjaman alokasi pengeluaran rutin, pengendalian dan koordinasi pelaksanaan pembelian barang dan jasa kebutuhan (departemen/non lembaga/non departemen), serta pengurangan berbagai macam subsidi secara bertahap.

- b. Pengeluaran pembangunan, yaitu pengeluaran yang bersifat menambah modal masyarakat dalam bentuk pembangunan fisik dan non fisik. Pengeluaran yang ditujukan untuk membiayai program-program pembangunan sehingga anggarannya selalu disesuaikan dengan kebutuhan pembangunan. Dana ini, kemudian dialokasikan pada berbagai bidang sesuai dengan prioritas yang telah direncanakan. Dalam teori ekonomi makro, ada dua pos utama pada sisi pengeluaran, yaitu: pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang/jasa dan pengeluaran pemerintah untuk gaji pegawai.
- c. Pengeluaran pemerintah untuk pembiayaan transfer (*transfer payments*), yaitu pembayaran pemerintah kepada individu yang tidak menghasilkan barang dan jasa sebagai imbalannya (Samuelson dan Nordhaus, 2001). Pengeluaran pemerintah ini, berupa pembayaran subsidi atau bantuan langsung kepada berbagai golongan masyarakat.

2.1.7 Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

World Health Organization (2020) mengatakan bahwa Covid-19 merupakan penyakit menular disebabkan oleh jenis baru dari virus corona dan ditemukan pertama kali di Wuhan, Cina pada bulan Desember tahun 2019. WHO mendeklarasikan secara resmi Covid-19 sebagai pandemi dikarenakan peningkatan infeksi dari manusia ke manusia telah menyebar secara global. Kasus Covid-19 pertama di Indonesia diumumkan oleh Presiden Joko Widodo pada 2 Maret 2020 (Ihsanudin, 2020). Pada 30 Mei 2020, telah dikonfirmasi jumlah kasus positif sebanyak 5.817.386 dan 362.705 kasus dilaporkan telah meninggal di 213 negara. Jumlah kematian ini sebesar 6.23% dari total kasus yang terkena dampak pandemi Covid-19.

Pemerintah mempertimbangkan keadaan pandemi di Indonesia, yaitu meningkatnya jumlah kasus yang dikonfirmasi positif Covid-19 sehingga menetapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 merupakan dasar hukum ditetapkannya PSBB yang berlaku mulai 31 Maret 2020 (Badan Pemeriksa Keuangan RI, 2020). Dalam Peraturan Pemerintah ini, PSBB adalah pembatasan kegiatan tertentu bagi penduduk dalam suatu wilayah terinfeksi Covid-19. Penerapan PSBB, meliputi peliburan sekolah, tempat kerja, pembatasan kegiatan keagamaan dan pembatasan kegiatan di tempat atau fasilitas umum.

Salah satu indikator yang memperburuk perekonomian, yaitu ketidakpastian pasar keuangan global semakin meningkat sehingga berimbas pada nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat melemah atau depresiasi. Peningkatan kasus terkonfirmasi positif Covid-19 juga menyebabkan kerugian perekonomian Indonesia di berbagai sektor seperti, transportasi, pariwisata, perdagangan, kesehatan dan sektor lainnya (Fatmasita, 2021).

2.2 Hubungan Antar Variabel Penelitian

2.2.1 Hubungan Panjang Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi

Herdiansyah (2010), infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi melalui alokasi pembiayaan makro dan ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur yang mempengaruhi *marginal productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi.

Sjafrizal (2008) menyatakan bahwa untuk menciptakan dan meningkatkan kegiatan ekonomi diperlukan sarana infrastruktur yang memadai. Sebagai salah satu infrastruktur ekonomi, jalan memiliki peran dalam menumbuhkan perekonomian. Dengan tersedianya jalan, proses produksi dan distribusi barang

akan menjadi lebih efektif. Jalan yang semakin baik, berdampak pada tingginya permintaan masyarakat yang menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lain (Sumadiasa dkk, 2016)

Jalan merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa kesediaan jalan yang memadai. Infrastruktur fisik memberi kontribusi pada pertumbuhan ekonomi suatu wilayah, dimana jalan memiliki peran dalam mendukung berlangsungnya aktivitas sektor-sektor lain dan sebagai prasarana pergerakan angkutan bahan mentah untuk produksi, serta prasarana pergerakan distribusi pemasaran barang dan jasa yang dihasilkan.

World Bank (1994) menyatakan bahwa rata-rata setiap kenaikan jalan sebesar 1 persen akan meningkatkan 1 persen produk domestik regional bruto. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa jalan merupakan faktor pendukung dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

2.2.2 Hubungan Kendaraan dan Pertumbuhan Ekonomi

Kendaraan merupakan alat yang digunakan setiap orang untuk berpindah dari suatu tempat ketempat lain. Modernisasi ini, sejalan dengan adanya kemajuan teknologi di bidang transportasi, seperti prasarana jalan, sarana angkutan dan perangkat lalu lintas. Faktor lainnya ialah pertumbuhan ekonomi yang menyebabkan semakin meningkatnya intensitas pengguna jalan dan volume kendaraan sehingga mengakibatkan kepadatan lalu lintas dan menghambat arus mobilitas barang dan jasa.

Permintaan atas barang dan jasa pada umumnya sangat bergantung pada pendapatan konsumen, semakin tinggi pendapatan masyarakat maka semakin tinggi pula konsumsinya, termasuk dalam hal ini permintaan akan kendaraan menjadi semakin tinggi. Moda transportasi yang digunakan dapat dilihat dari

beberapa faktor, yakni tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan maupun pendapatan pelaku perjalanan (Khisty & Lall, 2003).

Junaidi, dkk. (2020) pengaruh jumlah kendaraan terhadap pertumbuhan ekonomi tidak berpengaruh. Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dari tahun ke tahun, akan meningkatkan kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor akan berdampak pada kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas adalah situasi tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas, disebabkan oleh banyaknya kendaraan melebihi kapasitas jalan. Demikian juga dengan polusi udara, diakibatkan oleh emisi gas buangan yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor dan berdampak terhadap masalah lingkungan.

2.2.3 Hubungan Pengeluaran Pemerintah Untuk Infrastruktur Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi

Haryanto (2013), menyatakan pengeluaran pemerintah berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Dimana, peningkatan pengeluaran pemerintah dapat memberikan dampak positif terhadap kinerja aparatur daerah dalam menyediakan pelayanan publik, fasilitas dan infrastruktur memadai sehingga dapat digunakan untuk membiayai pembangunan fisik maupun non fisik sehingga meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah.

Peningkatan pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan akan meningkatkan pembangunan jalan terhadap akses dan penggunaan jalan sehingga output terakumulasi secara simultan dan berkesinambungan terhadap percepatan perekonomian suatu daerah, serta akan mendorong para investor untuk berinvestasi. Didukung oleh teori Rostow dan Musgrave, menyatakan

bahwa pada tahap pembangunan diperlukan investasi pemerintah yang digunakan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

2.3 Penelitian Terdahulu

Siburian (2016) dalam analisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi dalam kurun waktu tahun 2009-2013. Penelitian ini menggunakan metode regresi *Ordinary Least Square* (OLS) dengan pendekatan *Fixed Effect least Square Dummy Variable* (LSDV) model. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor dan pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi darat berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Selanjutnya, hasil estimasi juga mengindikasikan pentingnya dukungan anggaran pemerintah dalam penyediaan infrastruktur memadai. Infrastruktur yang baik, pada akhirnya akan memberikan limpahan positif (*positive spillovers*) terhadap aktivitas ekonomi lain.

Wibisono (2016) dalam pengaruh investasi sektor transportasi dan komunikasi serta angkatan kerja terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur. Penelitian ini, bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari investasi transportasi dan komunikasi serta angkatan kerja terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur. Penelitian ini menggunakan fungsi produksi *Cobb-Douglas* dan data *time series*. Model analisis adalah *Error Correction Model* (ECM). Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa secara simultan kedua variabel independen mempengaruhi variabel dependen secara signifikan. Secara parsial variabel investasi transportasi dan komunikasi mempunyai pengaruh signifikan dan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang dan

jangka pendek. Di samping itu, angkatan kerja mempunyai pengaruh signifikan dan negatif dalam jangka panjang dan jangka pendek.

Kaluge (2012) dalam analisis pengaruh infrastruktur publik terhadap produk domestik bruto perkapita di Indonesia. Penelitian ini, bertujuan untuk mengukur seberapa jauh pengaruh infrastruktur publik seperti jalan, listrik, dan telepon terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia. Penelitian ini didasarkan pada teori pertumbuhan ekonomi klasik dan neoklasik, menganggap bahwa infrastruktur merupakan modal fisik yang berhubungan baik secara langsung maupun tidak langsung dengan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini menggunakan analisis *Error Correction Model* (ECM) dan data *time series*. Berdasarkan hasil penelitian ini, ditemukan bahwa infrastruktur publik berpengaruh signifikan dan positif terhadap Produk Domestik Bruto. Ketersediaan infrastruktur publik (jalan, listrik, dan telepon) mempengaruhi Produk Domestik Bruto perkapita di Indonesia dalam jangka panjang.

Hasim (2013) dalam pengaruh keterkaitan transportasi darat dengan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Merauke Tahun 2002-2011. Penelitian ini, bertujuan untuk menganalisis hubungan antara perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat menggunakan variabel panjang jalan, jumlah kendaraan, pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke. Model analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif dengan metode analisis regresi sederhana. Model ini, menjelaskan hubungan antara perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dengan pertumbuhan ekonomi dan besarnya pengaruh pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke. Hasil analisis deskriptif, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang erat antara

perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat. Dalam hal ini, panjang jalan, jumlah kendaraan dengan pertumbuhan ekonomi terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara pengeluaran pemerintah dalam hal belanja modal pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Merauke.

Iriyena, dkk. (2019) dalam analisis pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Kaimana 2007-2017. Penelitian ini menunjukkan, bahwa dalam menganalisis pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan di Kabupaten Kaimana. Data yang digunakan adalah data sekunder dalam bentuk deret berkala (*time series*) periode 2007-2017. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis regresi berganda. Penelitian ini menggunakan pertumbuhan ekonomi dan kondisi jalan sebagai variabel dependen dan pengeluaran pemerintah sebagai variabel independen. Hasil penelitian ini menunjukkan infrastruktur jalan berkorelasi positif, namun tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan kondisi jalan memiliki hubungan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Junaidi, dkk. (2020) dalam analisis transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur. Penelitian ini, bertujuan untuk mengetahui pengaruh hubungan antara panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor dan pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur dengan menggunakan metode analisis regresi linier berganda yang diolah dalam program SPSS versi 21. Penelitian ini menggunakan data *time series* pada tahun 2006-2017, diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kalimantan Timur dan Dinas Pekerjaan Umum. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, jumlah kendaraan berpengaruh signifikan

dengan arah hubungan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi dan pengeluaran pemerintah berpengaruh signifikan dengan arah hubungan positif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sihaloho, dkk. (2020) dalam *Impact of Regional Economic Factors on the Transmission of Coronavirus Disease 2019 (Covid-19) in Indonesia*. Penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah total harian kasus COVID-19 dikonfirmasi melewati angka 3,000 untuk pertama kalinya sejak awal pandemi, dengan 3,003 dan 3,308 kasus baru dilaporkan masing-masing pada 28 dan 29 Agustus. Dengan jumlah kasus yang terus bertambah, penelitian ini berupaya menganalisis keterkaitan situasi ekonomi regional dengan masing-masing kasus COVID-19 di Indonesia. Penelitian ini menganalisis pengaruh perekonomian daerah melalui jumlah kemiskinan di perkotaan dan pedesaan, tingkat hunian kamar hotel, Gini Ratio baik di perkotaan maupun di pedesaan. Variabel data cross section dipilih dari data tahun 2020 di 34 Provinsi di Indonesia dari Badan Pusat Statistika Indonesia dan Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID-19 Indonesia. Hasil analisis menunjukkan bahwa kemiskinan di pedesaan dan perkotaan, tingkat hunian kamar hotel, dan Gini Ratio di Perkotaan berpengaruh terhadap total kasus COVID-19. Analisis plot menunjukkan bahwa kepadatan penduduk, persentase rumah tangga di permukiman kumuh perkotaan, persentase frekuensi rumah tangga yang menggunakan air bekas untuk keperluan lain berhubungan positif dengan penularan COVID-19 di Indonesia.

2.4 Kerangka Pikir Penelitian

Infrastruktur merupakan fasilitas-fasilitas fisik yang dibutuhkan atau digunakan sebagai penunjang aktivitas ekonomi dan sosial dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, sekaligus roda penggerak pertumbuhan ekonomi.

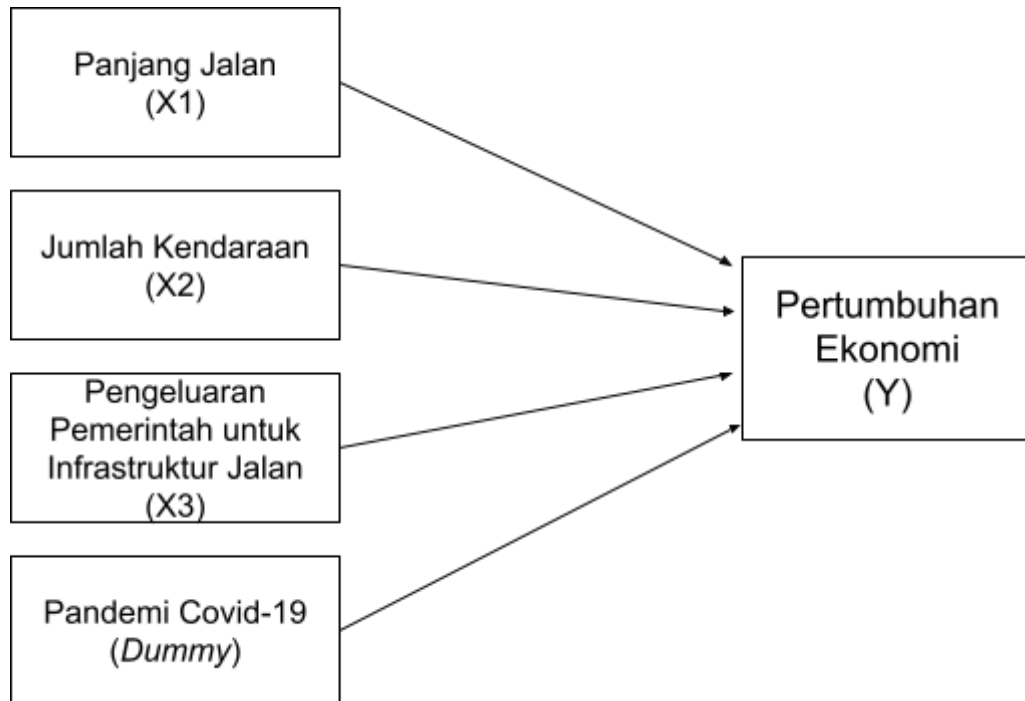
Infrastruktur menjadi masalah utama suatu wilayah, dimana jika suatu wilayah tidak memiliki kesediaan infrastruktur yang memadai maka akan menyebabkan perlambatan perekonomian.

Infrastruktur tidak secara langsung mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, tetapi melalui proses. Tersedianya infrastruktur, yakni jalan dan kendaraan akan dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah sebagai pendorong produktivitas dalam melakukan kegiatan ekonomi. Oleh karena itu, upaya percepatan pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal pengadaan proyek infrastruktur, seperti jalan, jembatan dan transportasi membutuhkan biaya yang sangat besar.

Dengan adanya kondisi jalan baik dan transportasi memadai, maka akan mempersingkat waktu tempuh, permintaan masyarakat akan kendaraan meningkat, mempermudah mobilisasi barang dan jasa sehingga mengurangi biaya produksi dan meningkatkan total produksi. Oleh karena itu, peneliti akan melakukan penelitian yang berfokus pada panjang jalan, jumlah kendaraan dan pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan dimana tidak terlepas dari kehidupan masyarakat dalam meningkatkan pertumbuhan.

Akan tetapi, pertumbuhan ekonomi mengalami kontraksi disebabkan menyebarnya virus Covid-19 dua tahun terakhir, dengan menggunakan variabel penjelas, yaitu pandemi Covid-19 sebagai *dummy*. Variabel *dummy* ini menunjukkan adanya perbedaan antara sebelum Covid-19 dan Saat Covid-19 yang terkait dalam penelitian ini sehingga dirumuskan dengan kerangka pemikiran sebagai berikut:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian



2.5 Hipotesis

Berdasarkan kerangka pikir penelitian diatas, maka dapat dirumuskan dalam hipotesis sebagai berikut :

- 1) Panjang jalan diduga berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek dan jangka panjang.
- 2) Jumlah kendaraan diduga berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek dan jangka panjang.
- 3) Pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan diduga berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek dan jangka panjang.
- 4) Pandemi Covid-19 sebagai variabel *dummy* diduga berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek dan jangka panjang dan terdapat beda antara sebelum dan saat Covid-19.