

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2002-2017**

**ANDI PRATIWI SUKANDAR**

**A111 14 507**



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

**2018**



Optimization Software:  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP**  
**PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR TAHUN**  
**2002-2017**

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi

**ANDI PRATIWI SUKANDAR**

**A111 14 507**



Kepada

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

**2018**



**SKRIPSI**  
**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP**  
**PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR TAHUN**  
**2002-2017**

disusun dan diajukan oleh

**ANDI PRATIWI SUKANDAR**  
**A111 14 507**

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
Makassar, 28 Desember 2018

Pembimbing I



**Dr. Agussalim, SE., M.Si**

**NIP 19670817 199103 1 006**

Pembimbing II



**Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si**

**NIP 19770913 200212 2 002**

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin



**Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si.**

**NIP 19690413 199403 1 003**



## SKRIPSI

# ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2002-2017

disusun dan diajukan oleh

**ANDI PRATIWI SUKANDAR**  
A111 14 507

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal **28 Desember 2018** dan  
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

**Menyetujui,  
Panitia Penguji**

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Agussalim, SE., M.Si.	Ketua	1.....
2.	Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si.	Sekretaris	2.....
3.	Prof. Muhammad Amri, SE., MA., Ph.D.	Anggota	3.....
4.	Drs. Bakhtiar Mustari, M.Si.	Anggota	4.....
5.	Dr. Sri Undei Nurbayani, SE., M.Si	Anggota	5.....

**Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin**



**Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si.**  
NIP 19690413 199403 1 003



## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : ANDI PRATIWI SUKANDAR

Nim : A 111 14 507

Jurusan/program studi : ILMU EKONOMI / STRATA 1

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul  
**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA  
MAKASSAR TAHUN 2002-2017**

Adalah karya ilmiah saya sendiri, sepanjang pengetahuan saya 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 skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur ciplakan, 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, Januari 2019

Yang membuat pernyataan



A. PRATIWI SUKANDAR



## PRAKATA

Dengan mengucapkan rasa syukur kepada Tuhan yang maha esa, karena atas rahmat dan berkah limpahannya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul : “Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Makassar Tahun 2002-2017”. Skripsi ini ditulis dalam rangka memenuhi salah satu syarat penyusunan tugas akhir pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makassar.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menyadari bahwa tulisan yang penulis buat masih jauh dari kesempurnaan. oleh karena itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun yang mana akan berguna untuk penyempurnaan tulisan selanjutnya.

Dalam penulisan skripsi ini pun penulis banyak mengalami hambatan, namun berkat bantuan, bimbingan, dan kerjasama yang ikhlas dari berbagai pihak, akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Prof. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A., selaku Rektor Universitas Hasanuddin
2. Bapak Prof. Dr. H. Abdul Rahman Kadir, S.E., M.Si., CIPM, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin
3. Bapak Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si, selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin
4. Bapak Dr. Agussalim, SE., M.Si, selaku pembimbing I yang tidak hanya membimbing tetapi juga memotivasi penulis, dan juga kepada Ibu Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si, selaku pembimbing II serta dosen yang selalu meluangkan waktunya untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Prof. Muhammad Amri, SE., MA., Ph.D, Bapak Drs. Bakhtiar Mustari, M.Si, dan ibu Dr. Sri Undai Nurbayani, SE., M.Si., selaku dosen penguji penulis. Terima kasih atas kritikan dan saran yang senantiasa diberikan kepada penulis untuk penyempurnaan skripsi ini.
6. Seluruh dosen, staf, dan civitas akademik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin, terkhusus departemen Ilmu Ekonomi, terima kasih atas ilmu yang diberikan dan segala upaya bantuan demi melancarkan urusan perkuliahan penulis.



7. Keluarga penulis yaitu, Endang Sukandar Allis dan Emmi Yanti Sukandar, selaku orang tua penulis yang tiada henti-hentinya memberikan *support* dan didikan yang selalu memberikan kebebasan bagi penulis untuk berkarya dan belajar dimanapun dan kapanpun.
8. Teman angkatan PRIMES Ilmu Ekonomi 2014 yang menemani penulis dari awal menginjakkan kaki di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, bersama-sama melewati suka-duka perkuliahan.
9. Teman-teman Pejuang SE, Feby, teman pertama penulis di Fakultas Ekonomi yang sama-sama melewati pusingnya mengisi krs pada saat masih menjadi maba dan langsung akrab padahal tidak kenal sama sekali dan dari sekolah yang berbeda, *cayangkie*, Feby! Nani, anggota Pejuang SE yang otaknya paling encer dan disukai oleh seluruh dosen dan mahasiswa-mahasiswa yang kurang cakap dalam belajar tentang *economics*, teman ketawaku di kelas ESDM dan terima kasih, Nani yang selalu memberikan *support* bahwa saya bisa melewati semua mata kuliah yang berat padahal semuanya nihil tanpa bantuanmu! Adisty, teman sampingan duduk pada saat P2MB, sama-sama tidak berhijab dengan rambut *pirang*, namun sekarang kita sama-sama memutuskan berhijab. Adisty, terima kasih sudah mau dengan celotehanku yang kadang tidak berujung, mau di tempati bertanya macam-macam dan tetap menjawab dengan sabar :). Nadiah, si perempuan Gorontalo yang terdampar di Makassar untuk kuliah dan harus beradaptasi dengan kelakuan penulis yang terkadang luar biasa tidak dapat dimengerti. Nadhilah, *swifties girl* yang doyan terlambat pada saat perkuliahan dulu, sudah telat main *game* pula di kelas, intinya semangat terus ya kerjain skripsinya! Rahayu, yang paling malas di Pejuang SE dan *doyan* hilang-hilangan, raja titip absen karena pergi keluyuran. Rahmat, si penyanyi dangdut yang dikeluarkan pada saat kelas Matematika Dasar, paling nyambung dengan heboh-hebohku. Remis, si cowok Pangkep yang *doyan* bertanya, mungkin motto hidupnya adalah “malu bertanya, sesat di jalan”. Intinya, terima kasih teman-teman Pejuang SE ku, terima kasih sudah mau terima saya apa adanya, sudah mau berteman dengan saya selama dunia perkuliahan berlangsung dan berakhir, saya harap kalian semua sukses apapun jalan yang kalian ambil di masa yang akan datang dan tentunya tetap menjalin naturahmi walaupun cuma lewat *Whatsapp*. *Saranghaeyo, chinguya!*



10. Teman-teman NITHC, Sarah, *my almost sister* saking akrabnya tidak bosan-bosan dari SMP berjelajah bersama saya hingga di dunia perkuliahan yang mengharuskan kita terpisah fakultas namun itu semua tidak menghentikan untuk tetap *keluyuran!* Tari, yang terdampar kuliah di Fakultas Teknik Unhas Gowa demi mendapatkan gelar ST dan yang selalu dipakai kamarnya buat main kartu ataupun hanya *karaokean*. Adni, yang paling jauh terdampar kuliah di UMM Malang, calon dokterku, dan teman yang hampir sama namaku. *I love you, guyzie!*
11. Teman-teman VSFS/Salodong/Akhirx Jadi Bultank yaitu, Agum, Ulfi, dan Sarah yang rajin ketemu tapi tidak pernah bosan karena selalu saja ada bahan tertawa dan juga sekarang aktif dengan bulu tangkisnya, saya harap kita semua konsisten dengan aktivitas yang produktif dan positif seperti ini.
12. Teman-teman Tukang Bolos, Ria dan Mayang, yang sudah akrab dari jaman SMA hingga ikut bimbingan belajar namun kerjanya bolos terus. Walaupun sama-sama kuliah di Unhas, namun karena terpisah-pisah fakultas kita jarang ketemu. *Miss you, guys!*
13. Teman-teman KUCIL yang tidak dapat saya sebutkan namanya satu per satu yang terbentuk secara kontroversial pada jaman maba dan menjadi perkumpulan dari 3 jurusan di fakultas ekonomi, yang kelasnya rata-rata di *gazebo* atau halte tengah pada masanya, ditunggu *nongki-nongki* dan bakso kejunya!
14. Inspirasi dan motivasi saya, BTS. Walaupun bagi sebagian orang mereka memandang BTS hanyalah sebuah *boygroup* asal Korea Selatan namun bagi penulis BTS tidak hanya hadir sebagai *idol* yang menghibur dengan lagu dan tampilannya, tetapi memberikan penulis motivasi dan inspirasi. Pesan moral yang mereka sampaikan baik melalui lagu, video, ataupun pidato benar-benar menyadarkan penulis hingga penulis merasakan dampak positif semenjak mengenal BTS.
15. Pembimbing tiga saya yaitu, Hadi dan Agra yang tiada henti-hentinya memberikan bantuan terhadap penulis yang serba tidak tahu, rela mengorbankan waktu di tengah sibuk-sibuknya hanya untuk membantu penulis dan memotivasi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Intinya, *alian the best!*



16. Seluruh pihak yang terlibat dalam kehidupan penulis yang tidak dapat penulis sebutkan, terima kasih atas semua yang diberikan.



## ABSTRAK

### ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR TAHUN 2002-2017

**Andi Pratiwi Sukandar**

**Agussalim**

**Retno Fitrianti**

Pertumbuhan ekonomi merupakan penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di suatu wilayah, penambahan pendapatan tersebut adalah kenaikan seluruh nilai tambah (value added) yang terjadi di wilayah tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh infrastruktur seperti panjang jalan, air bersih, dan energi listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar tahun 2002-2017. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik. Dianalisis dengan model regresi berganda menggunakan program Eviews9. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa air bersih berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar tahun 2002-2017, sedangkan panjang jalan energi listrik tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar tahun 2002-2017.

**Kata kunci: Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar, Infrastruktur, Panjang Jalan, Air Bersih, dan Energi Listrik**



## ABSTRACT

### ANALYSIS OF THE EFFECT OF INFRASTRUCTURE ON ECONOMIC GROWTH IN MAKASSAR CITY FOR 2002-2017

**Andi Pratiwi Sukandar**

**Agussalim**

**Retno Fitrianti**

*Economic growth is an overall income increase of the community that occurs in a region, the increase in income is the increase in all added value that occurs in the region. This study aims to analyze the effect of infrastructure such as length of road, water, and electricity. This research is using secondary data that published by Badan Pusat Statistik. Analyzed by multiple regression model on Eviews9. The result show that water has positive effects and significantly to economic growth in Makassar City for 2002-2017, while length of road and electricity has no effect to the economic growth in Makassar City for 2002-2017.*

***Keywords: Economic Growth in Makassar City, Infrastructure, Length of Road, Water, and Electricity***



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN SAMPUL .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....	v
PRAKATA .....	vi
ABSTRAK .....	x
DAFTAR ISI .....	xii
DAFTAR TABEL .....	xv
DAFTAR GAMBAR .....	xvi
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	11
1.3. Tujuan Penelitian .....	11
1.4. Manfaat Penelitian .....	12
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Landasan Teori .....	13
2.1.1. Teori Pertumbuhan Ekonomi .....	13
2.1.2. Infrastruktur .....	16



2.1.3. Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi ....	17
2.2. Penelitian Terdahulu .....	21
2.3. Kerangka Pikir .....	25
2.4. Hipotesis .....	26
 BAB III METODE PENELITIAN	
4.1 Jenis dan Sumber Data .....	27
4.2 Definisi Operasional .....	27
4.3 Model Penelitian .....	29
4.4 Metode Analisis Data .....	30
4.5 Penguji Hipotesis .....	30
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Perkembangan Variabel Penelitian .....	34
4.2 Analisis Data.....	44
4.3 Pembahasan .....	48
 BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan .....	51
5.2 Saran.....	52
DAFTAR PUSTAKA .....	53
LAMPIRAN .....	56
.....	57
.....	57
.....	58



4. Hasil Uji Multikolinearitas.....	58
5. Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	59



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. ....	4
Tabel 1.2. ....	6
Tabel 1.3. ....	7
Tabel 1.4. ....	8
Tabel 2.1. ....	21
Tabel 3.1. ....	27
Tabel 4.1. ....	35
Tabel 4.2. ....	37
Tabel 4.3. ....	38
Tabel 4.4. ....	40
Tabel 4.5. ....	42
Tabel 4.6. ....	44
Tabel 4.7. ....	46
Tabel 4.8. ....	46



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. .... 24





Optimization Software:  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kesejahteraan suatu bangsa merupakan tujuan utama dari suatu negara yang dapat dicapai dengan keunggulan pembangunan suatu bangsa. Pembangunan suatu bangsa harus dipandang sebagai proses yang melibatkan perubahan mendasar dalam struktur sosial, sikap masyarakat dari suatu bangsa, percepatan pertumbuhan, pengurangan ketimpangan dan penanggulangan kemiskinan. Hal-hal tersebut merupakan sebuah upaya untuk mengubah suatu kondisi kehidupan suatu negara menjadi lebih baik.

Proses pembangunan nasional dan regional, dapat dipercepat dengan sebuah penggerak pertumbuhan ekonomi. Salah satu aspek yang vital dalam penggerak pertumbuhan ekonomi yaitu pembangunan infrastruktur yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi. Menurut Stone melalui karyanya American Public Works Association (1974) dalam Kodoatie (2005), pengertian infrastruktur adalah fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan yang sama untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi merupakan fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik. Maka, infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi tidak dapat dipisahkan

... pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah. Hal yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari



pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Suratno, 2010).

Masyarakat menggunakan layanan infrastruktur bukan hanya untuk dikonsumsi secara langsung, melainkan juga untuk meningkatkan produktivitas masyarakat itu sendiri seperti, pengurangan waktu dan tenaga karena adanya infrastruktur. Asian Development Bank (2012: 14), menyatakan bahwa infrastruktur memiliki peranan langsung terhadap pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kemiskinan. Pembangunan infrastruktur juga dapat menciptakan lapangan pekerjaan serta kegiatan ekonomi, mengurangi biaya produksi melalui peningkatan transportasi dan konektivitas, meningkatkan produksi secara menyeluruh, menyediakan koneksi yang lebih baik, dan fasilitas ekonomi serta akses fasilitas utama lainnya.

Pembangunan untuk prasarana infrastruktur di Indonesia telah berlangsung cukup lama dan investasi yang telah dikeluarkan sudah cukup besar. Namun, masih banyak masalah yang dialami oleh negara khususnya mengenai perencanaan yang lemah, kualitas yang rendah, dan kualitas yang belum mencukupi.

Pembangunan infrastruktur merupakan sesuatu yang penting bagi pemerintah, namun kendala-kendala jangka panjang tetap menjadi tantangan. Salah satunya model perencanaan dan pembangunan jalan nasional yang tidak efisien harus diperbaiki total jika Indonesia ingin menjaga tingkat pertumbuhan ekonominya. Pemerintah memberikan dukungan dengan memberikan kompensasi dalam bentuk kerja sama, investasi, subsidi, garansi, dan

insentif pajak dengan tujuan mempercepat penyediaan infrastruktur.



Menurut Mankiw (2004) pertumbuhan ekonomi diukur dengan *Gross Domestic Product* (GDP). Kesejahteraan perorangan diukur dengan GDP perkapita, peningkatan kapital, dan tenaga kerja yang akan berimbas pada peningkatan output dalam perekonomian. Kapital meliputi investasi sektor publik dan privat dalam perekonomian. Sektor privat biasanya untuk membangun pabrik, pembelian mesin-mesin, dan sebagainya sedangkan sektor publik dengan membangun infrastruktur seperti jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi, penyaluran air, dan jaringan listrik. Infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output serta merupakan sumber yang mungkin dalam batas kemajuan teknologi dapat memunculkan eksternalitas dalam pembangunan ekonomi (Schwab dalam Rendy 2013).

Penelitian dari laporan World Economic Forum menunjukkan peringkat kualitas infrastruktur di Indonesia masih tergolong rendah padahal anggaran infrastruktur setiap tahunnya mengalami peningkatan. Sama halnya yang dinyatakan oleh De dan Ghosh (2005) dalam Suraini dan Keusuma (2015) bahwa kendala yang dihadapi oleh negara-negara lebih kepada persoalan ekonomi yaitu bagaimana memastikan baiknya infrastruktur supaya lebih bermanfaat.

Undang-undang No. 32 tahun 2004 tentang pemerintah daerah menetapkan bahwa pemerintah daerah memiliki hak, wewenang, dan kewajiban dalam mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah dan kepentingan masyarakat setempat. Sehingga untuk memenuhi kebutuhan dalam penyelenggaraan pembangunan dan pelayanan masyarakat menjadi tanggung jawab yang harus dilaksanakan pemerintah daerah. Kota Makassar sebagai

u pemerintah otonom terus berupaya menggerakkan berbagai potensi di wilayahnya. Berbagai upaya dilakukan agar para pelaku ekonomi



dapat berperan serta dan berpartisipasi untuk menjadi penggerak perekonomian sehingga mampu memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar. Berikut total PDRB per kapita Kota Makassar periode 2002-2017.

**Tabel 1.1 Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar Periode 2002-2017**

<b>Tahun</b>	<b>PDRB Per Kapita (Rupiah)</b>
2002	<b>8.522.236</b>
2003	<b>9.599.424</b>
2004	<b>11.222.816</b>
2005	<b>13.192.346</b>
2006	<b>15.546.422</b>
2007	<b>16.874.656</b>
2008	<b>20.947.627</b>
2009	<b>24.758.131</b>
2010	<b>27.630.409</b>
2011	<b>32.190.484</b>
2012	<b>56.240.000</b>
2013	<b>62.750.000</b>
2014	<b>70.250.000</b>
2015	<b>78.940.000</b>
2016	<b>87.390.000</b>
2017	<b>96.120.000</b>

Sumber diolah (2018) : BPS Kota Makassar

Berdasarkan tabel 1.1, dapat dilihat bahwa PDRB di Kota Makassar pada tahun 2002 hingga 2017 selalu mengalami kenaikan. Hal ini dapat disimpulkan bahwa selalu meningkatnya pula pendapatan Kota Makassar yang cukup di berbagai jenis lapangan usaha tiap tahunnya. Adanya peningkatan



pendapatan setiap tahunnya dapat membantu membuat rencana pelaksanaan program pembangunan yang berjangka, membantu merumuskan kebijakan pemerintah dan dapat membandingkan keadaan perekonomian dari waktu ke waktu antar daerah/antar provinsi.

PDRB memiliki pengaruh pada perekonomian dengan cara meredistribusi pendapatan bruto dan kekayaan serta menambah tingkat output. Jika PDRB selalu menurun akan menyebabkan ketidakpastian bagi pembangunan di suatu daerah. Tidak hanya itu saja, PDRB yang selalu menurun juga dapat mengakibatkan kegiatan perekonomian menurun, pendapatan nasional mengalami kemunduran, serta meningkatnya tingkat kemiskinan dan jumlah pengangguran.

PDRB tidak lepas dari peranan pembangunan di daerah, salah satunya infrastruktur, karena infrastruktur merupakan salah satu investasi/pendapatan daerah. Infrastruktur seperti panjang jalan merupakan salah satu prasarana penting dalam pengembangan perekonomian dan kesejahteraan di suatu wilayah, karena dengan tersedianya infrastruktur jalan dapat mempermudah mobilitas barang maupun orang dari suatu daerah ke daerah lain yang dimana infrastruktur jalan tersebut dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui kegiatan produksi yang terhubung oleh prasarana jalan. Total panjang jalan di Kota Makassar kilometer (km) dapat dilihat pada tabel berikut.



**Tabel 1.2 Total Panjang Jalan di Kota Makassar Tahun 2002-2017**

Tahun	Total Panjang Jalan (km)
2002	1.593,46
2003	1.593,46
2004	1.593,46
2005	1.593,46
2006	1.593,46
2007	1.593,46
2008	1.593,46
2009	1.593,46
2010	1.593,46
2011	1.593,46
2012	1.593,46
2013	1.593,46
2014	1.647,01
2015	1.647,01
2016	3.049,66
2017	3.049,66

Sumber: BPS Kota Makassar

Merujuk pada tabel 1.2, dapat dilihat bahwa peningkatan jumlah panjang jalan di Kota Makassar tidak terjadi tiap tahunnya. Pada tahun 2002-2013 jumlah panjang jalan menurut status jalan di Kota Makassar tidak mengalami kenaikan, namun pada tahun 2014 terjadi peningkatan panjang jalan di Kota Makassar. Kemudian di tahun 2015 kembali tidak adanya peningkatan, namun pada tahun

jadi peningkatan yang cukup signifikan tetapi pada tahun 2017 kembali adanya peningkatan. Hal ini dapat disimpulkan bahwa semakin



bertambahnya jumlah panjang jalan di Kota Makassar akan memudahkan dan memperlancar mobilisasi kegiatan ekonomi yang akan meningkatkan PDRB Kota Makassar.

Tersedianya infrastruktur jalan saja tidak cukup. Air bersih merupakan hal yang vital di kehidupan manusia. Ketersediaan infrastruktur air bersih merupakan suatu upaya untuk memberikan akses secara merata kepada seluruh masyarakat untuk mendapatkan air bersih yang digunakan untuk kelangsungan hidup masyarakat yang sehat, bersih, dan produktif. Pengelolaan infrastruktur ini perlu diperhatikan oleh pemerintah secara serius karena menyangkut hajat hidup orang banyak. Pada tabel di bawah ditunjukkan pula bahwa air di Kota Makassar selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya. Berikut tabel jumlah air bersih yang disalurkan PDAM Kota Makassar menurut jumlah pelanggan, volume, dan nilainya dari tahun 2002 hingga 2017.

**Tabel 1.3 Jumlah Air Bersih yang Disalurkan PDAM Kota Makassar periode 2002-2017**

Tahun	Jumlah Pelanggan	Volume (M <sup>3</sup> )	Nilai (Rp.000)
2002	108.833	30.970.939	64.425.471
2003	115.624	32.157.354	74.539.299
2004	123.073	32.001.575	71.491.569
2005	127.882	33.299.685	73.757.399
2006	130.483	32.411.407	100.161.838
2007	135.013	33.575.622	114.973.935
2008	140.457	35.664.607	124.415.388.380
2009	146.687	38.825.667	126.856.763.876
2010	150.924	39.711.301	128.979.461.123
2011	154.500	40.851.711	164.757.251.465
2012	158.777	44.163.629	200.737.652.832
2013	160.439	47.553.811	222.826.455.384
2014	162.985	44.919.898	265.321.210.003
2015	163.657	45.178.583	272.569.009.472
2016	167.741	46.726.797	286.339.036.134
2017	169.413	46.830.940	277.702.465.469

PDAM Kota Makassar



Dapat dilihat bahwa dari tahun 2002 hingga 2017 jumlah pelanggan air bersih yang disalurkan oleh PDAM Kota Makassar terus mengalami peningkatan. Akan tetapi, volume air bersih yang disalurkan mengalami fluktuatif tiap tahunnya dan memiliki volume terbesar pada 2013 dengan jumlah 47.553.811 M<sup>3</sup> volume air. Walaupun volume air mengalami fluktuatif pada tahun 2002 sampai dengan 2017, nilai rupiah air bersih yang disalurkan PDAM mengalami peningkatan tiap tahunnya dari tahun 2002 hingga 2016, lalu menurun di tahun 2017.

Tersedianya air bersih bukan satu-satunya infrastruktur yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Listrik juga merupakan faktor yang sangat penting dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari untuk melaksanakan kegiatan ekonomi. Berikut tabel data jumlah pelanggan, banyaknya KWh terjual, dan nilai listrik di Kota Makassar dari tahun 2002-2017.

**Tabel 1.4 Jumlah Pelanggan, banyaknya KWh terjual, dan nilai listrik di Kota Makassar periode 2002-2017**

Tahun	Pelanggan	KWh Terjual	Nilai (Rp)
2002	207.100	936.890.293	453.617.530.938
2003	212.464	988.375.801	571.687.045.756
2004	217.316	1.047.915.717	648.876.465.285
2005	221.649	1.177.553.119	681.453.829.520
2006	227.565	1.254.031.861	746.617.680.535
2007	233.698	1.418.222.944	849.392.192.480
2008	240.027	1.208.539.703	777.927.686.095
2009	241.396	1.172.515.660	790.686.536.270
2010	260.098	1.299.387.198	910.843.470.985
2011	286.826	1.343.051.797	1.038.088.127.821
2012	567.949	2.419.911.305	1.811.445.970.695
2013	607.514	2.735.508.908	2.419.355.744.598
2014	645.587	2.683.304.588	2.596.102.719.930
2015	335.190	1.719.278.109	1.929.827.258.878
2016	714.821	265.376.630	281.996.702.443
2017	380.682	1.975.209.425	2.396.976.978.231

Sumber: BPS Kota Makassar

enurut tabel di atas, jumlah pelanggan selalu mengalami kenaikan tiap , hingga pada tahun 2015 jumlah pelanggan menurun drastis menjadi



335.190 ribu pelanggan. Kemudian meningkat tajam pada tahun 2016 menjadi sebesar 714.821 ribu pelanggan yang pada akhirnya tahun 2017 kembali menurun drastis menjadi 380.682 ribu pelanggan. Lalu jumlah KWh yang terjual di Kota Makassar yang tiap tahunnya fluktuatif. Nilai listrik yang terjual di Kota Makassar juga mengalami fluktuasi, dan nilai listrik yang terjual mencapai titik paling rendah yaitu pada tahun 2011 dengan total Rp1.038.088.127.821.

Menurut Winanda (2016) menyatakan bahwa infrastruktur memberi dampak terhadap perekonomian melalui dua cara yaitu secara langsung dan tidak langsung. Dampak langsung adanya infrastruktur adalah meningkatnya output seiring bertambahnya infrastruktur. Sedangkan dampak tidak langsungnya adalah aktivitas perekonomian terdorong naik yang 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 dan mengurangi biaya produksi.

Terdapat banyak penelitian yang meneliti tentang pengaruh infrastruktur terhadap perekonomian dengan hasil yang bervariasi. Mulai dari Sibrani (2002) yang menemukan bahwa infrastruktur listrik dan pendidikan memberikan pengaruh yang positif dan signifikan pada pendapatan perkapita di Indonesia sedangkan variabel jalan dan telepon tidak. Sementara Prasetyo (2008) menemukan bahwa infrastruktur listrik, panjang jalan, stok modal dan otoritas daerah berpengaruh signifikan terhadap pembangunan ekonomi di kawasan Indonesia Barat, sedangkan variabel air bersih tidak signifikan. Menurut Winanda (2016) dalam penelitiannya berjudul analisis pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di kota Bandarlampung yang menunjukkan bahwa

infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di kota Bandarlampung, sementara infrastruktur energi listrik dan air



bersih berpengaruh positif dan signifikan terhadap ekonomi di Kota Bandarlampung tahun 2003-2013.

Pembangunan infrastruktur baik berupa listrik, jalan, dan air bersih sangat penting dalam rangka meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Infrastruktur ekonomi diharapkan dapat membawa kesejahteraan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi sehingga kegiatan ekonomi dapat berjalan lebih efisien. Perbaikan infrastruktur memiliki kontribusi dalam meningkatkan produktivitas dan diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Hal ini berkaitan dengan rujukan publikasi *World Development Report* (World Bank, 1994 dalam Maryaningsih 2014) yang menyatakan bahwa infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi.

Mengingat pentingnya peran infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan ekonomi serta perubahan fluktuatif dari beberapa prasarana infrastruktur air, jalan, dan listrik pada tahun 2002 sampai 2016 maka penelitian ini dilakukan untuk menganalisis pengaruh dari infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar pada tahun 2002 sampai dengan 2016 yang meliputi prasarana listrik, air dan jalan dengan judul **“Analisis Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Makassar pada Tahun 2002-2017”**



## 1.2 Rumusan Masalah

Melihat permasalahan yang dihadapi Kota Makassar terkait pengaruh infrastruktur jalan, air, dan listrik, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar?
2. Bagaimana pengaruh infrastruktur air terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar?
3. Bagaimana pengaruh infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengkaji pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar.
2. Untuk mengkaji pengaruh infrastruktur air terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar.
3. Untuk mengkaji pengaruh infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar.



## 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan penulis dari penelitian ini adalah:

### 2.1.1.3 Bagi Penulis

Penelitian ini bermanfaat untuk memperoleh gelar sarjana ekonomi dan untuk menerapkan pengetahuan yang didapat selama proses perkuliahan.

### 2.1.1.3 Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan bahan masukan serta pertimbangan bagi pemerintah di Kota Makassar.

### 2.1.1.3 Bagi Akademisi

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



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Landasan Teori

##### 2.1.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi

Simon Kuznet (1966) mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu negara untuk menyediakan semakin banyak jenis barang-barang ekonomi kepada penduduknya. Sedangkan menurut Tarigan (2012), pertumbuhan ekonomi merupakan pertambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di suatu wilayah, pertambahan pendapat tersebut adalah kenaikan seluruh nilai tambah (value added) yang terjadi di wilayah tersebut. Untuk melihat laju pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah dapat dihitung dengan menggunakan rumus berikut:

$$Et = \frac{PDRB_t - PDRB_{t-1}}{PDRB_{t-1}} \times 100\%$$

Dimana :

$E_t$  = Tingkat Pertumbuhan Ekonomi

$PDRB_t$  = PDRB Tahun Berjalan

$PDRB_{t-1}$  = PDRB Tahun Sebelumnya

Menurut Adisasmita (2010), ada lima macam teori pertumbuhan ekonomi wilayah, yaitu:

1. Teori Ekonomi Klasik

iran klasik muncul pada akhir abad 18 dipelopori oleh Adam Smith yang berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi disebabkan karena faktor



kemajuan teknologi dan pembangunan jumlah penduduk. Kemajuan teknologi bergantung pada pembentukan modal. Dengan adanya akumulasi modal akan memungkinkan dilaksanakannya spesialisasi atau pembagian kerja sehingga produktivitas tenaga kerja dapat ditingkatkan. Dampaknya akan mendorong penambahan investasi dan persediaan modal yang selanjutnya diharapkan meningkatkan kemajuan teknologi dan menambah pendapatan. Bertambahnya pendapatan berarti meningkatnya kemakmuran dan kesejahteraan penduduk. Peningkatan kemakmuran mendorong peningkatan jumlah penduduk menyebabkan berlakunya hukum pertambahan hasil yang semakin berkurang, yang selanjutnya menurunkan akumulasi modal.

## 2. Teori Neo Klasik

Aliran neo klasik menggantikan aliran klasik. Ahli-ahli neo klasik banyak menyumbangkan pemikiran mengenai teori pertumbuhan ekonomi, yaitu sebagai berikut:

- Akumulasi modal merupakan faktor penting dalam pertumbuhan ekonomi.
- Pertumbuhan ekonomi merupakan proses yang gradual.
- Pertumbuhan ekonomi merupakan proses yang harmonis dan kumulatif.
- Aliran neo klasik merasa optimis terhadap pertumbuhan (perkembangan).

## 3. Teori Keynes dan Pasca Keynes

Menurut Keynes, karena upah bergerak lambat, maka sistem kapitalisma tidak akan secara otomatis menuju kepada keseimbangan penggunaan tenaga kerja secara penuh (full-employment equilibrium). Akibat yang



ditimbulkan adalah justru sebaliknya (equilibrium underemployment) yang dapat diperbaiki melalui kebijakan. Fiskal atau moneter untuk meningkatkan permintaan agregat. Aliran pasca Keynes memperluas teori Keynes menjadi teori output dan kesempatan kerja dalam jangka panjang, yang menganalisis fluktuasi jangka pendek untuk mengetahui adanya perkembangan jangka panjang. Apabila jumlah penduduk bertambah, maka pendapatan per kapita akan berkurang, kecuali bila pendapatan riil juga bertambah. Selanjutnya bila angkatan kerja berkembang, maka output harus bertambah juga untuk mempertahankan kesempatan kerja penuh. Bila terjadi investasi, maka pendapatan riil juga harus bertambah pula untuk mencegah terjadinya kapasitas yang menganggur (idle-capacity).

#### 4. Teori Basis Ekspor

Teori basis ekspor adalah bentuk model pendapatan yang paling sederhana. Teori ini sebenarnya tidak dapat digolongkan sebagai bagian dari ekonomi makro interregional karena teori ini menyederhanakan suatu sistem regional menjadi dua bagian, yaitu daerah yang bersangkutan dan daerah-daerah lainnya. Aktivitas dalam perekonomian regional digolongkan dalam dua sektor kegiatan yakni aktivitas basis dan non basis. Aktivitas basis merupakan kegiatan yang melakukan aktivitas yang berorientasi ekspor (barang dan jasa) ke luar batas wilayah perekonomian yang bersangkutan. Kegiatan non basis adalah kegiatan yang menyediakan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat yang berada dalam batas wilayah perekonomian yang bersangkutan.

luas lingkup produksi dan pemasarannya adalah bersifat lokal.



## 5. Teori Sektor

Teori ini dikembangkan berdasarkan hipotesis Clark Fisher yang mengemukakan bahwa kenaikan pendapatan per kapita akan diborongi oleh penurunan dalam proporsi sumberdaya yang digunakan dalam sektor pertanian (sektor primer) dan kenaikan dalam sektor yang mengalami perubahan, dianggap sebagai determinan utama dari perkembangan suatu wilayah.

### 2.1.2 Infrastruktur

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), infrastruktur adalah prasarana. Moteff (2003) mendefinisikan infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Menurut Vaughn and Pollard (dalam Triyanti 2015) menyatakan bahwa infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem sanitasi, bandar udara, bangunan umum, pelabuhan, dan juga termasuk sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, kebakaran, keamanan, telekomunikasi, dan tempat pembuangan sampah. Karakteristik infrastruktur adalah eksternalitas, baik positif maupun negatif dan adanya monopoli alamiah (natural monopoly) yang disebabkan oleh tingginya biaya tetap serta tingkat pentingnya dalam perekonomian. Selain itu, infrastruktur juga bersifat *non eksklusif* (tidak ada orang yang dapat dikesampingkan), *non rivalry* (konsumsi seorang individu tidak mengurangi konsumsi individu lainnya) serta umumnya biaya marginal adalah nol. Infrastruktur juga umumnya tidak diperjual belikan (*non tradable*) Henner (2000). Menurut Macmillan Dictionary of Modern Economics (1996), infrastruktur merupakan elemen struktural ekonomi yang

fasilitasi arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. Sedangkan The  
e Dictionary of Economics (1995) memberikan pengertian yang lebih



luas yaitu bahwa infrastruktur juga merupakan pelayanan utama dari suatu negara yang membantu kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehingga dapat berlangsung melalui penyediaan transportasi dan fasilitas pendukung lainnya.

### 2.1.3 Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Ada beberapa hal yang menjadi sumber terjadinya pertumbuhan ekonomi. Sumber pertumbuhan ekonomi yang paling utama yaitu tersedianya faktor kapital dan tenaga kerja. Peningkatan kapital dan tenaga kerja akan meningkatkan output secara agregat di dalam perekonomian. Kapital meliputi investasi sektor publik dan privat di dalam perekonomian. Misalnya saja, sektor privat melakukan pembangunan pabrik, pembelian mesin-mesin produksi, dsb. Sedangkan sektor publik dengan membangun infrastruktur seperti jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi dan jaringan listrik yang disebut juga sebagai public capital (Mankiw, 2003:18). O'Sullivan (2006:27) menjelaskan bahwa sumber pertumbuhan ekonomi lainnya di dapat dari proses capital developing, *human capital*, dan kemajuan teknologi.

*Capital deepening* merupakan peningkatan jumlah kapital untuk setiap pekerja artinya pekerja lebih banyak mendapatkan kesempatan untuk meningkatkan produktivitasnya dikarenakan banyaknya akses untuk memanfaatkan kapital yang ada.

*Human capital* berkenaan dengan tingkat pengeluaran/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,

dan keterampilan. Secara teori, pekerja yang lebih pandai akan produktif dan akan lebih tinggi tingkat pendapatannya dengan



memanfaatkan efek kelimpahan tersebut. Secara agregat dapat terjadi peningkatan tingkat produktivitas dan pendapatan pada pekerja lain. O'sullivan(2006) menjelaskan bahwa peningkatan *human capital* akan meningkatkan produktivitas kerja dan pendapatan sehingga akan terjadi pertumbuhan ekonomi.

Sumber yang terakhir adalah kemajuan teknologi, sumber pertumbuhan ini memberikan efek tidak langsung terhadap pertumbuhan ekonomi. Kemajuan teknologi mempengaruhi arah kerja para pekerja. Kemajuan teknologi memberikan kemudahan dalam proses produksi, suatu masyarakat dengan tingkat pengetahuan yang sama akan lebih produktif ketika masyarakat tersebut mempunyai akses untuk memanfaatkan kemajuan teknologi dalam proses produksi. Peningkatan produktivitas akan meningkatkan tingkat pendapatan pekerja yang akan mendorong perekonomian.

Beberapa literatur pertumbuhan ekonomi baru (*new growth theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang dapat memunculkan eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Hultren dan Schawb, 1991:9) infrastruktur mempunyai efek eksternalitas yang nampak pada kegiatan produksi. Eksternalitas ini memberikan aksesibilitas, kemudahan dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih produktif. Eksternalitas ini disebut eksternalitas positif.

### **2.1.3.1 Pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi**

Adalah suatu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian

masuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan lintas yang berada pada permukaan tanah, di bawah permukaan tanah



dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan memiliki tujuan dan fungsi bagi perekonomian suatu wilayah. Tujuan dan fungsi tersebut, antara lain:

- a) Dapat membuka akses atau jalan masuk dari suatu wilayah ke wilayah lain, yang disebut sebagai fungsi *land acces*. Fungsi ini sangat penting untuk meningkatkan PDRB dan mengurangi daerah yang tertinggal.
- b) Jalan berfungsi untuk pelayanan masyarakat setempat (*community service function*). Pada fungsi ini jalan dapat memberikan jasa-jasanya dalam proses pendistribusian produk, pemasaran ataupun kegiatan-kegiatan masyarakat dan ekonomi lainnya.
- c) Jalan dapat memberikan pelayanan bagi angkutan masyarakat jarak jauh dan antar kota atau wilayah, yang berfungsi sebagai *interchange community and long distance transportation*. Fungsi jalan ini penting bagi wilayah negara yang luas karena semakin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor khususnya angkutan jalan jauh.

### 2.1.3.2 Pengaruh Infrastruktur Air Bersih terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Air bersih merupakan kebutuhan vital yang mutlak diperlukan dalam kehidupan manusia sehingga pengadaan sumber daya ini termasuk dalam prioritas pembangunan. Pengalokasian air bersih yang efisien harus didasarkan pada sifat zat cair yang mudah mengalir, menguap, meresap, dan keluar melalui suatu media tertentu (Tri Wahyuni, 2009). Industrialisasi yang meluas membutuhkan investasi yang besar untuk menjaga tingkat penyediaan air dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Di Indonesia, tingkat kebutuhan masyarakat terhadap keberadaan air bersih secara kontinyu terus meningkat dari tahun ke

infrastruktur air bersih merupakan salah satu bagian penting dalam



infrastruktur dasar yang dapat memberi pengaruh bagi pertumbuhan output (Bulohlabna, 2008).

### **2.1.3.3 Pengaruh Infrastruktur Listrik terhadap Pertumbuhan Ekonomi**

Semakin majunya suatu wilayah, kebutuhan akan listrik menjadi tuntutan primer yang harus dipenuhi, tidak hanya untuk rumah tangga namun juga untuk kegiatan ekonomi terutama industri. Penggunaan listrik merupakan suatu hal yang sangat penting dalam peningkatan Produk Domestik Regional Bruto yang juga akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi, karena listrik sangat dibutuhkan sebagai faktor utama dalam menunjang kegiatan proses produksi di sektor manufaktur (Amalia, 2007). Tanpa adanya listrik kegiatan proses produksi dapat terhambat sehingga pada akhirnya jumlah produksi akan berkurang dan mengakibatkan menurunnya pendapatan



## 2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

NO.	Penulis, Tahun, dan Judul	Variabel	Metode Analisis	Hasil
1	Laen Sugi Rante Tandung, 2015, Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Mamasa.	Pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan, kondisi jalan, dan pertumbuhan ekonomi.	Analisis fungsi produksi Cobb Douglas.	Pengeluaran infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi namun tidak signifikan dan rasio jalan rusak terhadap jalan baik berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Mamasa.
2	Ade Ayu Winanda, 2016, Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Bandar Lampung.	Pertumbuhan ekonomi, jumlah panjang jalan, jumlah energi listrik, dan jumlah volume air bersih.	Analisis deskriptif dan analisis kuantitatif.	Infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Bandar Lampung, sementara infrastruktur energi listrik dan air bersih berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Bandar Lampung.
3	Novi Maryaningsih, Oki Hermansyah, Myrnawati Savitri, 2014, Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan	PDRB riil per kapita, pembentukan modal tetap bruto riil per kapita, rata-rata masa	Analisis data panel statis dan dinamis.	Kondisi infrastruktur jalan dan listrik berdampak signifikan terhadap pertumbuhan



	Ekonomi Indonesia.	sekolah, jumlah pelanggan listrik per kapita, panjang jalan per kapita, bongkar muat pelabuhan per kapita, persentase masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan, tingkat keterbukaan perdagangan suatu wilayah, pangsa konsumsi pemerintah riil terhadap total PDRB riil, dan pangsa PDRB sektor pertanian terhadap PDRB.		pendapatan per kapitan, namun tidak dengan pelabuhan.
4	Ema Noviyanti Aminah, 2017, Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah Tahun 2012-2014.	Pertumbuhan ekonomi, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, dan air bersih.	Analisis regresi.	Fasilitas pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah tahun 2012-2014, fasilitas kesehatan berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah tahun 2012-



				2014, dan air bersih berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah tahun 2012-2014.
5	Eko Fajar Cahyono dan David Kaluge, Analisis Pengaruh Infrastruktur Publik Terhadap Produk Domestik Bruto Perkapita di Indonesia.	GDP perkapita, jalan, listrik, dan telepon.	Metode kuantitatif melalui pengestimasi-an Eagle-Granger Cointegration dan Error Correction Model (ECM).	Ketersediaan infrastruktur publik (jalan, listrik, dan telepon) semuanya mempengaruhi Produk Domestik Bruto Perkapita di Indonesia untuk jangka panjang.
6	Cut Nanda Keusuma dan Suriani, 2015, Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia.	PDRB, jalan, listrik, telepon, dan air.	Analisis data panel.	Infrastruktur jalan menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, infrastruktur listrik menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, dan infrastruktur air tidak berpengaruh signifikan namun mempunyai pengaruh yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.



7	Tunjung Hapsari, 2011, Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia.	PDRB, jalan, listrik, telepon, dan air.	Fungsi Cobb Douglas.	Infrastruktur jalan menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, infrastruktur listrik menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, infrastruktur telepon tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, dan infrastruktur air tidak berpengaruh signifikan dan berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.
8	Eko Fajar Cahyono, Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia.	PDB, jalan, listrik, air, dan telepon.	Metode kuantitatif.	Ketersediaan infrastruktur publik (jalan, listrik, telepon, dan air) semuanya mempengaruhi PDB per kapita di Indonesia untuk jangka panjang.



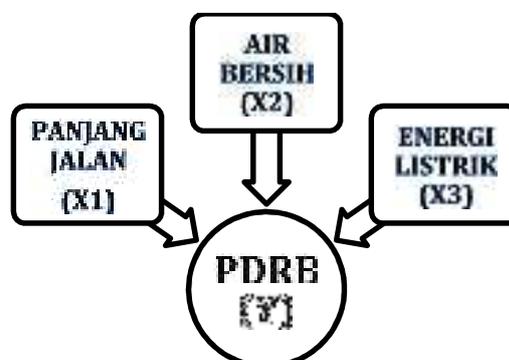
### 2.3 Kerangka Pikir

Peningkatan output menunjukkan adanya keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi. Kurangnya ketersediaan infrastruktur di suatu daerah menyebabkan potensi sumberdaya yang ada di daerah tersebut sulit untuk berkembang. Jika infrastruktur daerah dapat berkembang dengan baik maka akan merangsang pertumbuhan sektor-sektor yang ada di daerah tersebut yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan masyarakat. Mudah-mudahan mobilitas faktor produksi yang terjadi antar daerah mengakibatkan terjadinya peningkatan tersebut.

Infrastruktur yang mempunyai tingkat produktivitas yang tinggi merupakan potensi sumber daya yang sangat dibutuhkan dalam proses pembangunan menyongsong era globalisasi yang telah dihadapi Indonesia saat ini, Jalan, listrik, dan air memberikan peran yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi, karena jalan, listrik, dan air dapat meningkatkan kesejahteraan, produktivitas yang tinggi bagi pertumbuhan itu sendiri, sehingga akan diperoleh kapasitas produktif dari sumber daya manusia, serta diperoleh pertumbuhan ekonomi yang sehat.

Adapun kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut ini:

**Gambar 2.1 Kerangka Pikir**



## 2.4 Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan sementara yang masih perlu diuji kebenarannya melalui data-data yang diperoleh, maka hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Diduga adanya pengaruh positif antara variabel jalan terhadap pertumbuhan ekonomi.
2. Diduga adanya pengaruh positif antara variabel air bersih terhadap pertumbuhan ekonomi.
3. Diduga adanya pengaruh positif antara variabel listrik terhadap pertumbuhan ekonomi.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder deret waktu (time series data) yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar dan literatur lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data tahunan yaitu data tahun 2002 sampai dengan 2017. Penelitian ini menggunakan satu variabel tidak bebas (*dependent variable*) dan tiga variabel bebas (*independent variable*) yaitu:

- a. Variabel bebas yaitu jumlah panjang jalan (PJ), jumlah volume air bersih (AB), dan jumlah energi listrik (EL).
- b. Variabel tidak bebas yaitu pertumbuhan ekonomi (PE).

**Tabel 3.1 Nama Variabel, Simbol, Satuan, dan Sumber Data.**

Nama Variabel	Simbol	Satuan Pengukur	Sumber data
Pertumbuhan Ekonomi	PE	Rupiah	BPS
Jumlah Panjang Jalan	PJ	Km	BPS
Jumlah Volume Air Bersih	AB	M <sup>3</sup>	BPS
Jumlah Energi Listrik	EL	KWh	BPS

#### 3.2 Definisi Operasional

Untuk memperjelas variabel-variabel yang akan dianalisis dalam penelitian ini, maka perlu dirumuskan definisi operasional sebagai berikut

