

SKRIPSI
PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN

CHRISTOVEL SCHWARST BIDARA

A011201041



DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024

SKRIPSI

**PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN**

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar
Sarjana Ekonomi

Disusun dan diajukan oleh

CHRISTOVEL SCHWARST BIDARA

A011201041



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

SKRIPSI

PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN

Disusun dan diajukan oleh:

Christovel Schwarst Bidara

A011201113

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi

Makassar, 20 Agustus 2024

Pembimbing I


Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si., CWM®
NIP 19770913 200212 2 002

Pembimbing II


Fitriwati Diam'an, SE., M.Si.
NIP 19800821 200501 2 002

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanddin



Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®
NIP 19740715 200212 1 003

SKRIPSI

PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN

Disusun dan diajukan oleh:

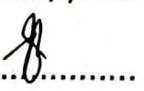
Christovel Schwarst Bidara

A011201113

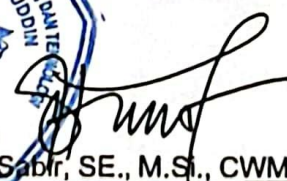
Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
Pada tanggal 20 Agustus 2024 dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1	Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si., CWM®	Ketua	1..... 
2	Fitriwati Djam'an, SE., M.Si.	Sekretaris	2..... 
3	Dr. Sri Undai Nurbayani, S.E., M.Si.	Anggota	3..... 
4	Dr. Akbar M A Yunus, S.E., M.Si	Anggota	4..... 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin


Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®
NIP. 197407152002121003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Christovel Schwarst Bidara
Nomor Induk Mahasiswa : A011201041
Program Studi : Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Jenjang : Sarjana (S1)

Dengan ini menyatakan skripsi yang berjudul **Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Sulawesi Selatan** adalah karya ilmiah saya sendiri dan 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 dipublikasikan oleh orang lain, kecuali yang dikutip dalam naskah ini dan disebutkan pada sumber kutipan dalam daftar Pustaka.

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

Makassar, 24 Agustus 2024

Yang membuat pernyataan



Christovel Schwarst Bidara

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan penyertaan-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Penanaman Modal Asing, Tenaga Kerja Asing dan Inflasi Terhadap Tingkat Pengangguran Indonesia.” Skripsi ini merupakan tugas akhir yang harus ditempuh untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi pada jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa selesainya penulisan skripsi ini tidak lepas dari adanya dukungan dari berbagai pihak yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak. Sehingga pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan tersebut kepada penulis. Terutama untuk:

Kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Kedua orang tua penulis, Justab Bidara dan Telni Umar yang senantiasa memberikan dukungan dengan usahanya kepada penulis, sehingga penulis bisa berada di titik ini. Terima kasih untuk segala doa yang telah dipanjatkan kepada Tuhan YME untuk kebaikan penulis dalam waktu-waktu yang telah dilalui maupun waktu yang akan datang serta dukungan dalam bentuk materi dan non- materi yang selalu diberikan. Tidak ada kata-kata yang mampu mewakili rasa syukur dan terima kasih penulis terhadap kasih sayang yang penulis terima selama ini.

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi Dr. Sabir, SE., M.Si. Sekretaris Departemen Ibu Dr. Fitriwati Djam'an, SE., M.Si. Dan juga Staf

Departemen Ilmu Ekonomi bapak Haskar dan ibu Dama. Terima kasih atas segala bantuan yang senantiasa diberikan hingga peneliti dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi.

Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si., CWM® selaku pembimbing I dan Ibu Fitriwati Djam'an, SE., M.Si selaku pembimbing II. Terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala waktu, bimbingan, arahan dan saran yang telah diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Dr. Sri Undai Nurbayani, SE., M.Si dan bapak Dr. Akbar Mandela Arumatulabala Yunus SE., M.Si selaku tim penguji. Terimakasih atas segala waktu, arahan dan saran yang telah diberikan kepada penulis demi terselesaikannya skripsi ini.

Bapak dan Ibu Dosen, serta seluruh pegawai Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin yang telah banyak memberikan bantuan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik.

Teman-teman seperjuangan penulis Otniel, Suntan, Naufal Muh, Shadiq, Fikri, Aso, Rafi, Rafky, Fiqry, Reza, Egy, Fachrul, Andi Naufal, dan Fachri. Terima kasih untuk segala bantuan dan dukungannya kepada penulis dan juga atas kebersamaannya selama masa studi penulis.

Teman-teman KKNT Pengembangan IPTEKS Gel.110 Kelurahan Mangallekana, Kecamatan Labakkang. Terima kasih atas segala bantuan, dukungan dan kehadirannya dalam masa-masa KKN hingga sampai saat ini dimana penulis telah menyelesaikan masa studinya.

Seluruh teman-teman Ilmu Ekonomi angkatan 2020 (Rivendell), keluarga dan juga teman-teman lainnya yang tidak dapat disebutkan namanya satu per satu. Terima kasih atas semua kebersamaan yang telah dilalui dengan penulis.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Namun, penulis selalu berusaha agar penyusunan skripsi tetap dilakukan dengan sebaik mungkin. Oleh karena itu, penulis berharap semoga skripsi ini tetap bisa memberikan manfaat bagi penulis, pembaca, hingga masyarakat.

Makassar, 20 Agustus 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Christovel Schwarst Bidara', with a large initial 'C' and a long horizontal stroke at the end.

Christovel Schwarst Bidara

ABSTRAK

PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI SULAWESI SELATAN

Christovel Schwarst Bidara

Retno Fitrianti

Fitriwati Djam'an

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan. Adapun variabel yang diamati dalam penelitian ini adalah pertumbuhan ekonomi, infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, dan infrastruktur pelabuhan. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang didapat melalui berbagai publikasi dan website pemerintah, dianalisis dengan model regresi linear berganda menggunakan E-views 10. Hasil penelitian secara persial menunjukkan bahwa variabel infrastruktur listrik berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan, sedangkan variabel infrastruktur jalan dan pelabuhan berpenaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.

Kata kunci : Pertumbuhan ekonomi, infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, infrastruktur pelabuhan.

ABSTRACT

THE INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT ON ECONOMIC GROWTH IN SOUTH SULAWESI

Christovel Schwarst Bidara

Retno Fitrianti

Fitriwati Djam'an

This research aims to determine the effect of infrastructure development on economic growth in South Sulawesi. The variables observed in this research are economic growth, road infrastructure, electricity infrastructure and port infrastructure. This research uses secondary data obtained through various government publications and websites, analyzed using a multiple linear regression model using E-views 10. The partial research results show that the electricity infrastructure variable has a negative effect on economic growth in South Sulawesi, while the road and port infrastructure variable has a positive influence on economic growth in South Sulawesi.

Keywords : Economic growth, road infrastructure, electricity infrastructure, port infrastructure.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
PRAKATA	vii
ABSTRAK	ix
Daftar Isi.....	ix
 Daftar Tabel	 xi
 Daftar Gambar	 xii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	17
1.3 Tujuan Penelitian	17
1.4 Manfaat Penelitian	18
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	 19
2.1 Tinjauan Teoritis	19
2.1.1 Pertumbuhan Ekonomi	19
2.1.2 Teori-Teori Pertumbuhan Ekonomi	20
2.1.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).....	27
2.1.3.1 Pengertian Menurut Produksi	28
2.1.3.2 Pengertian Menurut Pendapatan.....	29
2.1.3.3 Pengertian Menurut Pengeluaran	29
2.1.4 Teori Infrastruktur	30
2.1.5 Peranan Infrastruktur.....	35
2.1.6 Pengembangan Infrastruktur	40
2.2 Tinjauan Konseptual.....	41

2.2.1 Hubungan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	41
2.2.2 Hubungan Infrastruktur Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	42
2.2.3 Hubungan Infrastruktur Pelabuhan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	44
2.3 Tinjauan Empirik.....	45
2.4 Kerangka Penelitian	48
2.5 Hipotesis Penelitian.....	50
BAB III METODE PENELITIAN	51
3.1 Jenis Penelitian.....	51
3.2 Lokasi Penelitian	51
3.3 Teknik Pengumpulan Data	51
3.4 Teknik Analisis Data	52
3.5 Uji simultan (Uji F)	52
3.6 Uji Persial (Uji t)	53
3.7 Uji Asumsi Klasik.....	53
3.7.1 Uji Multikoleaniritas	53
3.7.2 Uji Autokorelasi	53
3.7.3 Uji Heteroskedastistitas	54
3.8 Definisi Operasional Variabel dan Pengukuran	55
BAB IV Hasil dan Pembahasan	56
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	56
4.1.1 Sulawesi Selatan	56
4.2 Deskripsi Data.....	57
4.2.1 Pertumbuhan Ekonomi	57
4.2.2 Infrastruktur Jalan	59

4.2.3 Infrastruktur Listrik	62
4.2.4 Infrastruktur Pelabuhan.....	64
4.3 Uji Asumsi Klasik.....	66
4.3.1 Uji Multikolinearitas	66
4.3.2 Uji Autokorelasi.....	67
4.3.3 Uji Heterokedastisitas	68
4.4 Analisis Hasil Regresi dan Uji Hipotesis.....	69
4.4.1 Analisis Hasil Regresi	69
4.4.2 Uji T (Parsial)	71
4.4.3 Uji F (Simultan)	74
4.4.4 Koefisien Determinasi (R-Squared).....	75
BAB V Kesimpulan dan Saran.....	77
5.1 Kesimpulan	77
5.2 Saran	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN	85

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Pertumbuhan Ekonomi di Sulawesi Selatan Berdasarkan PDRB Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2019-2023.....	9
Tabel 1.2 Kondisi Permukaan Jalan di Sulawesi Selatan Tahun 2019 –2023	10
Tabel 1.3 Jumlah Pelanggan Listrik di Sulawesi Selatan Tahun 2019-2023.....	12
Tabel 1.4 Jumlah Barang Angkutan Laut di Sulawesi Selatan Tahun 2019-2023.....	13
Tabel 4.1 Pertumbuhan Ekonomi di Sulawesi Selatan Berdasarkan PDRB Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2000-2023	57
Tabel 4.2 Kondisi Permukaan Jalan di Sulawesi Selatan 2000-2023	60
Tabel 4.3 Jumlah Pelanggan Listrik di Sulawesi Selatan Tahun 2000-2023.....	63
Tabel 4.4 Jumlah Barang Angkutan Laut di Sulawesi Selatan Tahun 2000-2023	65
Tabel 4.5 Hasil Uji Multikolinearitas.....	67
Tabel 4.6 Hasil Uji Autokorelasi.....	68
Tabel 4.7 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	69
Tabel 4.8 Hasil Olah Data	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Karangk Penelitian... ..	49
-------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai negara berkembang, Indonesia terus berupaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan ekonomi dan cara lainnya. Secara umum tujuan makroekonomi suatu negara adalah mencapai stabilitas perekonomian yang baik, pertumbuhan ekonomi yang tinggi, pengetasan kemiskinan, dan rendahnya pengangguran. Untuk mencapai kondisi tersebut, pemerintah telah mengembangkan langkah-langkah yang akan dilaksanakan oleh pemerintah pusat dan daerah. Tujuan utama pembangunan adalah kesejahteraan masyarakat dan menjamin tercapainya kesejahteraan yang disertai keadilan. Pemerintah berperan sebagai jembatan pembangunan, mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pendapatan masyarakat setempat. Hasil pembangunan merupakan indikator untuk mengetahui hasil pertumbuhan ekonomi dan menentukan arah kebijakan pembangunan di masa depan.

Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2024 menunjukkan beberapa fenomena yang terkait. Salah satu fenomena adalah ketergantungan pada ekspor komoditas mentah dan perlambatan pertumbuhan ekonomi yang disebabkan oleh melemahnya pertumbuhan ekonomi Cina. Perlambatan ini telah menyebabkan penurunan harga komoditas dan penurunan signifikan dalam kinerja ekspor Indonesia, yang mengakibatkan perlambatan ekonomi.

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Infrastruktur yang baik dan berkualitas dapat meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan daya saing suatu daerah dalam pasar global. Sebaliknya, infrastruktur yang kurang berkualitas atau

tidak memadai dapat menjadi hambatan bagi pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, penting untuk memahami pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks Indonesia, pembangunan infrastruktur telah menjadi salah satu fokus utama pemerintah dalam upaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Berbagai proyek infrastruktur besar seperti pembangunan jalan tol, bandara, pelabuhan, dan kereta api telah dilakukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di berbagai daerah. Namun, masih terdapat berbagai tantangan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur, seperti keterbatasan anggaran, permasalahan regulasi, dan masalah koordinasi antarinstansi.

Salah satu studi yang relevan dengan topik ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Aschauer (1989) yang menunjukkan adanya hubungan positif antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di Amerika Serikat. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa investasi dalam infrastruktur dapat meningkatkan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dengan adanya konteks dan tantangan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, penelitian mengenai pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi menjadi sangat relevan untuk dilakukan. Dengan memahami hubungan antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi, diharapkan dapat memberikan masukan yang berharga bagi pemerintah dan stakeholder terkait dalam merencanakan kebijakan pembangunan infrastruktur yang lebih efektif dan berkelanjutan.

Perkembangan kegiatan ekonomi yang menghasilkan peningkatan jumlah barang dan jasa yang diproduksi oleh masyarakat disebut pertumbuhan ekonomi. Masalah pertumbuhan ekonomi dapat dipandang sebagai, masalah makroekonomi dalam jangka panjang. Kemampuan suatu negara untuk

menghasilkan barang dan jasa akan meningkatkan dari suatu periode ke periode lainnya. Jumlah dan kualitas komponen produksi akan meningkat, menghasilkan kemampuan yang meningkatkan dan jumlah modal akan meningkat sebagai hasil dari investasi. Teknik yang digunakan terus berkembang. Selain itu, perkembangan penduduk menyebabkan peningkatan tenaga kerja, pengalaman kerja dan pendidikan meningkatkan keterampilan.

Pembangunan nasional suatu negara akan berkembang lebih cepat ketika ekonomi tumbuh dengan cepat. Perekonomian negara berkembang seperti Indonesia berfokus pada pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Pertumbuhan ekonomi sangat penting untuk pembangunan jangka pendek di Indonesia karena populasinya yang besar dan proporsi penduduk yang hidup di bawah garis kemiskinan masih tinggi di awal pembangunan (awal era Soeharto).

Sampai saat ini pertumbuhan ekonomi Indonesia belum dianggap sebagai pertumbuhan yang berkualitas, yang berarti tidak dapat memberikan dukungan yang optimal untuk pembangunan ekonomi berkelanjutan. Pertumbuhan ekonomi belum mampu membantu mengatasi pengangguran, kemiskinan dan ketimpangan secara optimal karena tingkat pertumbuhan sendiri masih sangat kecil dan rentan terhadap gejolak ekonomi global. Selain itu, peningkatan ini terus menyebabkan kerusakan lingkungan dan mengurangi kemampuan sumber daya alam untuk mendukung pembangunan nasional (Miyasto, 2017).

Jika ada peningkatan output riil, ekonomi dianggap tumbuh atau berkembang. Salah satu defensi pertumbuhan ekonomi adalah bahwa pertumbuhan hanya dapat terjadi ketika output per kapita meningkat. Pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai peningkatan taraf hidup yang diukur dengan output riil setiap orang. Namun, populasi di negara-negara miskin sangat besar dan

banyak orang hidup pada taraf batas hidup dan kesulitan untuk meningkatkannya. Di negara-negara sedang berkembang, rendahnya pendapatan disebabkan oleh hukum penambahan hasil yang semakin berkurang sebagai akibat dari pertumbuhan penduduk yang sangat cepat. Namun, pertumbuhan ekonomi yang mendorong oleh peningkatan jumlah dan kualitas sumber alam, capital dan kemajuan teknologi tidak memiliki kekuatan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi (Naf'an:2014).

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu pendorong pertumbuhan ekonomi. Jika kita melihat tingkat pembangunan infrastruktur di Sulawesi Selatan, kita bisa melihat dampaknya terhadap pertumbuhan perekonomian Sulawesi Selatan. Berdasarkan (Sjafrizal, 2012), ketersediaan infrastruktur dari segi sarana dan prasarana sangat penting untuk mencapai kegiatan sosial ekonomi, karena infrastruktur dapat meningkatkan perekonomian dan akses. (Atmaja & Mahalli, 2015), infrastruktur berpengaruh terhadap kesejahteraan dan meningkatkan kesetaraan masyarakat. Upaya lain yang diharapkan dapat mempengaruhi keadaan perekonomian masyarakat sedemikian rupa sehingga mempengaruhi peningkatan konsumsi masyarakat, memperlancar akses antar daerah, meningkatkan kesempatan kerja dan mencapai kesejahteraan. Infrastruktur dipandang dan diakui sebagai landasan pembangunan baik di tingkat lokal maupun nasional. Hal ini dibuktikan dengan alokasi dana pembangunan pada infrastruktur.

Para ahli berpendapat bahwa cara terbaik untuk mencegah keterbelakangan ekonomi adalah dengan meningkatkan pertumbuhan ekonomi atau pertumbuhan produk domestik bruto sampai tingkat pertumbuhan penduduk melampauinya. Dengan cara ini, pendapatan perkapita akan meningkat, yang pada gilirannya

akan menghasilkan peningkatan kemakmuran masyarakat. Oleh karena itu, fokus utama pembangunan ekonomi adalah untuk mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pembangunan dilakukan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan rakyat, peran pemerintah sebagai penggerak pembangunan sangat strategis. Salah satu indikator yang berguna untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan juga untuk menentukan arah pembangunan di masa yang akan datang adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang positif menunjukkan peningkatan perekonomian, sedangkan pertumbuhan ekonomi yang negatif menunjukkan penurunan.

Menurut Simon Kuznets, *“a country’s economic growth as a longterm rise in capacity to supply increasingly diverse economic goods to its population, this growing capacity based on advancing technology and the institutional and ideological adjustment that it demands”* (Todaro, 2000). Akumulasi modal (investasi pada tanah, peralatan, sarana dan prasarana), sumber daya alam, sumber daya manusia (dalam jumlah dan kualitas), kemajuan teknologi, akses ke informasi, keinginan untuk inovasi, pengembangan diri dan budaya kerja adalah semua faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu Negara (Todaro, 2000).

Banyak faktor mempengaruhi ketertinggalan suatu wilayah dalam membangun. Salah satunya adalah daerah itu tidak terlalu terkenal, yang mengakibatkan aktivitas ekonomi yang rendah. Tertinggal dalam pembangunan dapat terjadi di daerah yang tidak memiliki sumber daya (baik manusia maupun alam), dan tidak memiliki insentif yang tersedia, seperti infrastruktur, perangkat

lunak dan keamana, antara lain (Azis, 1994). Terdapat beberapa cara untuk mengembangkan suatu wilayah untuk mengejar ketinggalan dari wilayah lain. Investasi dalam sektor produktif atau bidang sosial overhead seperti pembangunan jalan, fasilitas kesehatan, sekolah dan infrastruktur lainnya dapat menjadi alternative.

Pilihan dipengaruhi oleh masalah institusion dan keadaan lokal (Azis, 1994). Investasi pada infrastruktur membentuk porsi yang signifikan dari pengeluaran pemerintah di banyak negara berkembang, menunjukkan peran penting yang dimainkan pemerintah dalam pengadaan infrastruktur, khususnya di bidang transportasi, komunikasi, dan energi. Di sisi lain, pengeluaran publik lainnya pada bidang kesehatan dan pendidikan cenderung diabaikan, tetapi memiliki tingkat produktivitas yang tinggi.

Pengukuran komprehensif dari produktivitas pengeluaran publik adalah pengeluaran pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, yang diukur dengan dua komponen, yaitu kontribusi output sektorpublik terhadap pertumbuhan ekonomi dan efisiensi pengeluaran ini terhadap outputnya. Adam Smith pada tahun (1776) mengatakan bahwa *“Good roads, canals, and navigable rivers, by diminishing the expense of carriage, put theremote parts of the country more nearly upon a level with those in the neighboring town. They are upon that account the greatest of all improvements.”*

Kekurangan infrastruktur dan kualitas rendah menghambat pertumbuhan ekonomi dan tenaga kerja. Karena infrastruktur sangat penting dalam proses produksi dan merupakan prakondisi yang sangat penting untuk menarik akumulasi modal sektor swasta, banyak bisnis padaakhirnya akan berhenti beroperasi atau membatalkan ekspansi.

Infrastruktur juga dapat dikonsumsi secara tidak langsung atau langsung, seperti dengan mengurangi waktu dan usaha yang diperlukan untuk mendapatkan air bersih, memulai pekerjaan dan menjual produk ke pasar. Selain itu, infrastruktur yang baik dapat meningkatkan ekonomi sebuah komunitas, pembangunan infrastruktur seperti jalan, rel kereta api, pelabuhan dan bandar udara, jaringan listrik dan komunikasi, serta instalasi jaringan air minum sangat penting. Tidak hanya rumah tangga tetapi juga bisnis membutuhkan infrastruktur. Diharapkan bahwa peningkatan infrastruktur akan meningkatkan kesejahteraan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi. Daerah yang memiliki prasarana yang mencukupi akan lebih sukses dalam menarik investasi dan akan berkembang lebih cepat dari pada daerah yang memiliki prasarana yang minim.

Ekonomi tidak setuju tentang seberapa penting infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi, bahkan jika infrastruktur harus tersedia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang diinginkan. Salah satu faktanya adalah bahwa Indonesia mengalokasikan sekitar 6% dari dana PBB untuk infrastruktur sebelum krisis ekonomi 1997, tetapi saat ini hanya 2%. Ini sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Indonesia (APB, 2006).

Perekonomian Sulawesi Selatan terus mengalami pertumbuhan yang positif dalam beberapa tahun terakhir. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, pada triwulan IV-2021, ekonomi Sulawesi Selatan tumbuh sebesar 7,89 persen dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya. Pada tahun 2022, pertumbuhan ekonomi Sulawesi selatan mencapai 5,09% berdasarkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku. PDRB Sulawesi Selatan pada triwulan III-2023 mencapai Rp 169,89 triwulan dan atas dasar harga konstan 2010 mencapai Rp 97,95 triliun. Dari sisi produksi,

pertumbuhan terbesar terjadi pada Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan sebesar 22,33%. Sementara dari sisi pengeluaran, pertumbuhan tertinggi terjadi pada komponen Ekspor Barang dan Jasa sebesar 33,12%.

Tabel 1.1 Laju Pertumbuhan Ekonomi di Sulawesi Selatan Berdasarkan PDRB Atas Dasar Harga Konstan

Tahun	PDRB Atas Dasar Harga Konstan (Miliar Rupiah)	Laju Pertumbuhan Ekonomi (%)
2019	34339,54	6,92
2020	36089,50	-0,71
2021	37716,21	4,64
2022	38069,02	5,09
2023	38950,17	4,51

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, diolah Berdasarkan

table 1.1, Data di atas menunjukkan Produk Domestik Regional

Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan dalam miliar rupiah dan laju pertumbuhan ekonomi dalam persen untuk periode 2019 hingga 2023. Pada tahun 2019, PDRB tercatat sebesar 34.339,54 miliar rupiah dengan laju pertumbuhan ekonomi sebesar 6,92%. Pada tahun 2020, meskipun PDRB meningkat menjadi 36.089,50 miliar rupiah, laju pertumbuhan ekonomi menurun drastis menjadi -0,71%, yang kemungkinan disebabkan oleh dampak pandemi COVID-19. Pada tahun 2021, PDRB terus meningkat menjadi 37.716,21 miliar rupiah dengan pemulihan ekonomi yang menunjukkan laju pertumbuhan sebesar 4,64%. Tren peningkatan

PDRB berlanjut pada tahun 2022 dan 2023 dengan masing-masing sebesar 38.069,02 miliar rupiah dan 38.950,17 miliar rupiah, serta laju pertumbuhan ekonomi sebesar 5,09% dan 4,51%. Data ini mengindikasikan pemulihan ekonomi pasca-pandemi meskipun laju pertumbuhan ekonomi pada tahun 2023 sedikit melambat dibandingkan tahun sebelumnya.

Di sini peneliti akan menguraikan tiga variabel yang akan diteliti, yakni infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, dan infrastruktur pelabuhan. Yang pertama yaitu itu infrastruktur jalan adalah sarana fisik yang mendorong pertumbuhan ekonomi dan menghubungkan daerah. Jalan nasional Indonesia mencakup 38.600 km panjang dari timur ke barat, dan sekitar 34.000 km baru dibangun pada tahun 2009. Karena jalan adalah alat yang dapat meningkatkan ekonomi dan membentuk struktur ruang, pembangunan dan pembangunan jalan nasional dilakukan untuk membantu berbagai industri. Pada tahun 2010, Ditjen Bina Marga menerima dana sebesar Rp 18,1 triliun untuk proyek jalan nasional. Dengan dana ini, Ditjen Bina Marga berusaha untuk tetap mencapai targetnya. Jalan adalah hasil dari kebutuhan yang tidak pernah cukup. Namun, Kementerian (PUPR) memiliki rencana strategi yang disesuaikan dengan RPJM dan RPJP untuk tetap memenuhi kebutuhan akses jalan.

Tabel 1.2 Kondisi Permukaan Jalan di Sulawesi Selatan

Tahun	Panjang jalan (km)	Kondisi Baik	Kondisi Sedang	Kondisi Rusak Ringan	Kondisi Rusak Berat
2019	21.986	116,90	427,66	23,04	6,30
2020	22.404	630,10	1116,47	36,02	5,20
2021	22.822	771,68	758,96	50,32	4,10

2022	30.206	211,70	90,29	15,25	3,00
2023	30.644	1282,14	927,03	51,04	1,60

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, diolah

Berdasarkan pada tabel 1.2, Kondisi permukaan jalan di Sulawesi Selatan dari tahun 2019 hingga 2023 menunjukkan berbagai perubahan yang signifikan. Pada tahun 2019, sejumlah besar jalan di wilayah ini masih dalam kondisi yang kurang memadai, dengan banyak jalan berlubang, rusak, dan belum diaspal, terutama di daerah pedesaan dan terpencil. Pemerintah provinsi bersama dengan pemerintah kabupaten dan kota mulai meningkatkan upaya perbaikan dan pembangunan jalan untuk mendukung konektivitas dan pertumbuhan ekonomi. Pada tahun 2020 dan 2021, meskipun pandemi COVID-19 melanda, proyek perbaikan jalan terus berlanjut. Sejumlah proyek jalan raya utama dan jalan penghubung antar desa diperbaiki dan diaspal ulang. Alokasi dana dari APBN dan APBD serta dukungan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) memainkan peran penting dalam peningkatan kualitas jalan. Fokus utama pada tahun ini adalah memperbaiki infrastruktur jalan yang rusak akibat cuaca ekstrem dan peningkatan volume kendaraan. Memasuki tahun 2022, hasil perbaikan mulai terlihat dengan jelas. Banyak jalan utama di Sulawesi Selatan sudah dalam kondisi baik, dengan permukaan yang mulus dan lebih sedikit lubang. Penggunaan material berkualitas tinggi dan teknologi modern dalam pembangunan jalan meningkatkan daya tahan dan umur pakai jalan. Perbaikan juga mencakup pembangunan drainase untuk mencegah banjir yang dapat merusak permukaan jalan. Pada tahun 2023, kondisi permukaan jalan di Sulawesi Selatan secara keseluruhan menunjukkan perbaikan yang signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Meskipun masih ada beberapa daerah yang

membutuhkan perhatian lebih lanjut, secara umum, kondisi jalan di wilayah ini sudah jauh lebih baik. Jalan-jalan utama dan jalan penghubung antar desa sudah dalam kondisi yang lebih baik, memfasilitasi mobilitas yang lebih lancar dan meningkatkan aktivitas ekonomi di daerah tersebut. Pemerintah terus melanjutkan program perbaikan dan pemeliharaan jalan guna memastikan keberlanjutan kualitas infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan.

Infrastruktur listrik adalah untuk membangun dan mengoperasikan sistem kelistrikan yang dapat menyalurkan listrik ke konsumen dari pembangkit listrik. Pemerintah Indonesia telah menetapkan target untuk mencapai 100% infrastruktur kelistrikan pada tahun 2020 dari rasio elektrifikasi nasional yang pada Juni 2020 mencapai 99,09%. Perusahaan Listrik Negara (PLN) bertanggung jawab untuk menjaga ketersediaan listrik di seluruh negeri. Kapasitas sektor pembangkit listrik telah meningkat sekitar 7,8 Gigawatt (GW) sejak 2015, mencapai 55,52 GW, hingga September 2020.

Tabel 1.3 Jumlah Pelanggan di Sulawesi Selatan

Tahun	Jumlah Pelanggan
2019	2678901
2020	2789012
2021	2890123
2022	3001234
2023	3112345

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, diolah

Berdasarkan pada tabel 1.3, Jumlah pelanggan listrik di Sulawesi Selatan dari tahun 2019 hingga 2023 menunjukkan tren pertumbuhan yang positif seiring dengan peningkatan akses dan kualitas pelayanan listrik di daerah tersebut.

Selama periode ini, pemerintah dan PT PLN (Persero) telah aktif dalam memperluas jaringan listrik dan meningkatkan kapasitas pembangkit untuk memenuhi kebutuhan energi yang terus meningkat. Program-program elektrifikasi yang difokuskan pada daerah-daerah terpencil dan pedesaan berkontribusi signifikan terhadap penambahan jumlah pelanggan. Peningkatan akses listrik ini tidak hanya meningkatkan kualitas hidup masyarakat tetapi juga mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dengan memberikan tenaga untuk sektor industri, perdagangan, dan aktivitas ekonomi lainnya.

Infrastruktur pelabuhan adalah sarana fisik yang memungkinkan barang, penumpang, dan komoditas bergerak melalui jalur laut. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu masuk utama untuk barang dan orang, memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan industri dan perdagangan, dan merupakan sektor usaha yang memiliki kapasitas untuk berkontribusi pada perekonomian dan pembangunan nasional. Pemerintah Indonesia masih mengejar tujuan untuk membangun banyak infrastruktur pelabuhan hingga tahun 2024. Dermaga, terminal, jalan akses, dan fasilitas pendukung lainnya adalah bagian dari infrastruktur pelabuhan yang dibangun. Selain itu, untuk memudahkan transportasi barang dan penumpang, pemerintah memperkuat konektivitas pelabuhan dan berbagai jenis transportasi, seperti jalan, kereta api, dan bandara.

Tabel 1.4 Jumlah Barang Angkutan Laut di Sulawesi Selatan

Tahun	Bongkar Muat Dalam dan Luar Negeri (Ton)
2019	19.722.300
2020	17.234.900
2021	18.067.300
2022	20.031.400
2023	20.130.100

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, diolah

Berdasarkan table 1.4, Data di atas menggambarkan volume bongkar muat barang untuk dalam maupun luar negeri selama periode lima tahun dari 2019 hingga 2023. Pada tahun 2019, aktivitas bongkar muat mencapai puncaknya sebelum mengalami penurunan signifikan pada tahun 2020, yang kemungkinan besar dipengaruhi oleh pandemi COVID-19. Namun, pada tahun 2021, volume bongkar muat mulai menunjukkan peningkatan kembali, menandakan awal pemulihan. Tren pemulihan ini terus berlanjut hingga tahun 2022 dan 2023, dengan volume bongkar muat kembali mencapai dan bahkan sedikit melampaui tingkat sebelum pandemi. Hal ini mencerminkan stabilitas dan pertumbuhan dalam aktivitas perdagangan dan logistik selama periode tersebut.

Dari ketiga variabel dapat disimpulkan bahwa infrastruktur jalan yang baik adalah tulang punggung bagi transportasi darat, memungkinkan aksesibilitas yang lebih baik ke daerah terpencil dan perkotaan. Selanjutnya infrastruktur listrik yang andal dan efisien sangat penting untuk mendukung kegiatan ekonomi, industri, dan masyarakat secara keseluruhan. Dan infrastruktur pelabuhan berperan penting dalam perdagangan internasional dan domestik, memfasilitas impor dan ekspor barang serta memperlancar aliran logistik.

Perekonomian Sulawesi Selatan terus mengalami pertumbuhan yang positif dalam beberapa tahun terakhir. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, pada triwulan IV-2021, ekonomi Sulawesi Selatan tumbuh sebesar 7,89 persen dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya. Pada tahun 2022, pertumbuhan ekonomi Sulawesi selatan mencapai 5,09%. Perekonomian Sulawesi Selatan diukur berdasarkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku. PDRB Sulawesi Selatan pada triwulan III-2023 mencapai Rp 169,89 triliun dan atas dasar harga konstan 2010 mencapai Rp 97,95 triliun. Dari sisi produksi, pertumbuhan terbesar terjadi pada Lapangan

Usaha Transportasi dan Pergudangan sebesar 22,33%. Sementara dari sisi pengeluaran, pertumbuhan tertinggi terjadi pada komponen ekspor barang dan jasa sebesar 33,12%.

Pertumbuhan ekonomi bergantung pada akumulasi modal berupa investasi tanah, peralatan dan mesin, pabrik, sumber daya alam, sumber daya manusia baik kualitas maupun kuantitas, serta kemajuan teknologi, akses informasi, keterampilan untuk berinovasi dan pengembangan diri, dipengaruhi oleh tenaga kerja. Kebudayaan (Todaro, 2000). Investasi produktif langsung harus dilengkapi dengan investasi pendukung, yang disebut investasi infrastruktur. Semua ini penting untuk mendukung dan mengintegrasikan seluruh kegiatan ekonomi produktif. Para ekonom umumnya sepakat bahwa perluasan infrastruktur dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi. Kehadiran infrastruktur dapat meningkatkan produktivitas dan produksi penduduk dan infrastruktur dapat mendorong kegiatan perekonomian dan meningkatkan intensitasnya.

Peningkatan investasi di bidang infrastruktur tidak hanya berdampak pada perekonomian secara langsung dan tidak langsung, seperti penciptaan lapangan kerja, namun juga secara tidak langsung. Infrastruktur merupakan prasyarat bagi pengembangan sektor lain dan sarana membangun hubungan antar sektor. Selain itu, dengan menyediakan sumber daya untuk membangun infrastruktur, proses ekonomi sirkular dapat dipicu sehingga berdampak pada peningkatan ekonomi dan sosial. Pembangunan infrastruktur, terutama infrastruktur dasar seperti infrastruktur transportasi (jalan, kereta api, pelabuhan, bandara) dan jaringan listrik, sangat penting untuk meningkatkan perekonomian masyarakat di wilayah tersebut. Daerah dengan infrastruktur yang memadai menghasilkan keuntungan usaha yang lebih tinggi dan menarik investasi kedaerah lebih cepat dibandingkan daerah dengan infrastruktur yang minim.

Berdasarkan analisis kemajuan pembangunan Sulawesi Selatan (2014), kinerja perekonomian Sulawesi Selatan yang diukur dengan PDB per kapita berada di bawah rata-rata nasional, dan tingkat kesejahteraan penduduk Sulawesi Selatan relatif miskin secara nasional. Hal ini terlihat pada tahun 2010. PDB Sulawesi Selatan lebih rendah 45,93% dari PDB nasional, pada tahun 2011, PDB Sulawesi Selatan lebih rendah 45,03% dari PDB nasional, dan pada tahun 2012, PDB Sulawesi Selatan lebih rendah 45,03% dari PDB nasional 42,32% lebih rendah dari PDB negara. Dari sisi permintaan, pertumbuhan ekspor melambat akibat dampak situasi perekonomian global yang belum pulih. Sedangkan perlambatan sektoral disebabkan oleh penurunan produksi dan pariwisata. Untuk mempertahankan pertumbuhan yang stabil di tahun mendatang, diperlukan langkah-langkah yang lebih aktif untuk memastikan realitas dan saling melengkapi proyek-proyek infrastruktur dan untuk memperbarui minat wisatawan (Bank Indonesia, 2013). Infrastruktur adalah mesin pertumbuhan ekonomi. Hasim (2013) menulis bahwa menurut Kamus Ekonomi, Infrastruktur diartikan sebagai akumulasi investasi yang dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah sebelumnya, dan ini mencakup aset berwujud yang terlihat seperti jalan, jembatan dan persediaan air. Demikian pula aset yang diciptakan oleh investasi pada sumber daya manusia, yang bukan merupakan tenaga kerja terdidik atau terlatih.

Alasan untuk menggunakan penelitian tentang pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan adalah sebagai berikut: 1) Diharapkan bahwa pembangunan infrastruktur akan mempercepat roda perekonomian. 2), Jika infrastruktur tersedia, hasil pertanian akan lebih mudah didistribusikan.

Karena peningkatan pengembangan infrastruktur akan menghasilkan peningkatan ekonomi masyarakat, yang pada gilirannya akan mempercepat

peningkatan pelayanan publik. Berdasarkan hal-hal di atas, penulis sangat termotivasi untuk penelitian dengan judul “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sulawesi Selatan.”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah infastruktur jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan?
2. Apakah infrastruktur listrik berpengaruh terhadap pertumbuhanekonomi di Sulawesi Selatan?
3. Apakah infrastruktur pelabuhan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.
2. Untuk mengetahui pengaruh infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.
3. Untuk mengetahui pengaruh infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang sejauh mana pembangunan infrastruktur, seperti jalan raya, pelabuhan dan

bandara, dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.

2. Hasil penelitian dapat memberikan panduan bagi perencanaan pembangunan di Sulawesi Selatan. Mengetahui seberapa besar pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dapat membantu pemerintah dan pihak terkait merancang proyek-proyek infrastruktur yang lebih efektif dan berdampak positif pada ekonomi.
3. Bagi pihak swasta dan investor, penelitian ini dapat menjadi sumber informasi yang berharga untuk membuat keputusan investasi.
4. Untuk mengetahui bahwa pembangunan infrastruktur memiliki dampak positif pada pertumbuhan ekonomi dapat mendorong investasi di sektor- sektor terkait infrastruktur.
5. Dengan memahami hubungan antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi, Sulawesi Selatan meningkatkan daya saingnya sebagai destinasi investasi.
6. Penelitian ini dapat membantu mengidentifikasi bagaimana masyarakat setempat dapat merasakan manfaat dari pembangunan infrastruktur.
7. Hasil penelitian dapat memberikan dasar bagi penyusunan kebijakan pembangunan infrastruktur yang lebih baik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Pertumbuhan Ekonomi

Menurut Simon Kuznets, pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai peningkatan jangka panjang dalam kapasitas suatu negara untuk menghasilkan lebih banyak barang dan layanan ekonomi untuk penduduknya. Peningkatan ini tidak hanya mencakup hal-hal kuantitatif, seperti jumlah barang dan layanan yang diproduksi, tetapi juga melibatkan penduduknya sendiri (Jhingan: 2012).

Kuznets menekankan bahwa kemampuan negara untuk menyediakan barang-barang ekonomi ini akan terus berkembang seiring dengan kemajuan teknologi. Artinya, pertumbuhan ekonomi terkait dengan produksi yang lebih besar serta adopsi dan penerapan teknologi baru yang meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan inovasi dalam proses produksi.

Kuznets juga mengakui bahwa, selain faktor teknologi, penyesuaian kelembagaan dan ideology sangat penting untuk mencapai pertumbuhan ekonomi. Penyesuaian kelembagaan mencakup perubahan dalam struktur kelembagaan, peraturan, dan kebijakan ekonomi yang dapat memfasilitas dan mendukung pertumbuhan. Penyesuaian ideologis juga mencakup perubahan dalam persektif dan nilai-nilai yang mungkin berdampak pada kebijakan ekonomi dan keputusan pembangunan.

Salah satu definisi pertumbuhan ekonomi adalah pertumbuhan ekonomi dengan kegiatan yang menghasilkan peningkatan barang dan jasa yang diproduksi oleh masyarakat. Masalah yang berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi dapat dianggap sebagai masalah makroekonomi dalam jangka panjang. Kemampuan

suatu negara untuk menghasilkan barang dan jasa akan terus meningkat. Jumlah dan kualitas komponen produksi selalu meningkat, dan menghasilkan kemampuan yang meningkat (Sukirno: 2013).

Dalam istilah ekonomi kontemporer, pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan perekonomian yang menghasilkan peningkatan jumlah barang dan jasa yang diproduksi oleh masyarakat, yang pada gilirannya menghasilkan peningkatan kemakmuran masyarakat. Dalam analisis makroekonomi. Perkembangan pendapatan nasional riil, juga dikenal sebagai Produk Nasional Bruto (PNB) atau Produk Domestik Bruto (PDB), digunakan untuk menunjukkan tingkat pertumbuhan ekonomi yang dicapai oleh suatu Negara (Naf'an: 2014).

2.1.2 Teori-Teori Pertumbuhan Ekonomi

1. Teori Pertumbuhan Ekonomi Klasik

Terdapat empat komponen utama yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi, menurut ahli ekonomi klasik, yaitu jumlah penduduk, jumlah stok barang modal, luas tanah, kekayaan alam, dan tingkat teknologi yang digunakan. Ahli ekonomi klasik berfokus pada dampak pertambahan penduduk terhadap pertumbuhan ekonomi, meskipun mereka menyadari bahwa banyak faktor mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Dalam teori ini, asumsinya adalah bahwa faktor-faktor seperti kekayaan alam dan luas tanah dianggap tetap dalam jumlah, sementara tingkat teknologi dianggap tidak berubah.

Hukum hasil tambahan yang semakin berkurang akan berdampak besar pada pertumbuhan ekonomi, menurut ahli ekonomi klasik. Pada awalnya, dengan populasi yang sedikit dan sumber daya alam yang melimpah, tingkat pengembalian modal dari investasi tinggi. Ini mendorong pertumbuhan ekonomi, dan menghasilkan keuntungan besar bagi para pengusaha. Namun, situasi ini

tidak dapat bertahan lama. Karena produktivitas perorang menurun, peningkatan populasi akan mengakibatkan penurunan kemakmuran masyarakat dan penurunantingkat pertumbuhan ekonomi. Keadaan ini dianggap telah mencapai keadaan tidak berkembang (Stasioner). Pada titik, pendapat karyawan hanya mencukupi untuk memenuhi kebutuhan dasar. Menurut pandangan ahli ekonomi klasik, masyarakat tidak dapat menghindari terjadinya keadaan tidak berkembang tersebut (Sukirno: 2013).

2. Teori Adam Smith

Adam Smith pada dasarnya menentang campur tangan pemerintah dalam industri dan bisnis. Ia mendukung gagasan bahwa perdagangan bebas adalah bagian dari struktur ekonomi. Menurutnya pasar persaingan sempurna memiliki kekuatan yang tidak terlihat dan cenderung mengoptimalkan kesejahteraan sosial.

Smith menegaskan bahwa pemupukan modal harus dilakukan sebelum pembagian kerja. Dia mengklaim bahwa dengan meningkatkan stokterlebih dahulu, pekerjaan dapat didistribusikan dengan lebih merata, yangpada gilirannya akan menghasilkan peningkatan produktivitas. Dengan katalain, dia menekankan bahwa urutan yang benar adalah pemupukan modal terlebih dahulu, diikuti oleh pembagian tenaga kerja. Dengan demikian, peningkatan stok modal dan tenaga kerja akan secara langsung meningkatkan tingkat output total. Ini menunjukkan teori bahwa input sebanding dengan output (Jhingan: 2012).

Menurut Smith, proses pertumbuhan bersifat akumulasi, dimanainvestasi modal, kemajuan teknologi, pertumbuhan penduduk, perluasan pasar, pembagian kerja, dan penigkatan keuntungan yang berkelanjutan dihasilkan dari kemakmuran dalam berbagai bidang. Keuntungan ini berasal dari investasi pemilik modal untuk mempertahankan kapital mereka dalam bisnis. Pada akhirnya, proses

pertumbuhan akan berhenti sampai mencapai “batas atas” yang hanya pada dicapai oleh sumber daya yang tersedia. Pada titik ini, semua proses pertumbuhan, termasuk pertumbuhankapital, populasi, dan tingkat keuntungan yang diperlukan untuk investasi adalah dua komponen pendukung penting selain proses akumulasi kapital (Jhingan: 2012).

3. Teori Schumpeter

Teori Schumpeter menekankan pentingnya peran pengusaha dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Teori ini menjelaskan bahwa pengusaha memiliki peran yang sangat penting dalam melakukan pembaruaan dan inovasi terus-menerus dalam aktivitas ekonomi. Pengeluaran produk baru, peningkatan efisiensi produk produksi, ekspansi pasar segmen baru, penciptaan bahan mental baru, dan perubahan organisasi adalah semua upaya untuk meningkatkan efisiensi operasional bisnis.

Menurut Schumpeter, peluang untuk inovasi semakin terbatas seiring dengan kemajuan ekonomi. Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi akan melambat secara bertahap. Pada akhirnya, kondisinya yang tidak mengalami perkembangan atau mencapai keadaan tetap dapat terjadi. Tetapi perspektif Schumpeter berbeda dari klasik dalam hal ini. Menurut Schumpeter, keadaan tetap tercapai pada tingkat pertumbuhan yang tinggi. Ini bertentangan dengan pandangan klasik yang menyatakan bahwa keadaan tetap terjadi ketika ekonomi telah kembali pada tingkat pendapatan subsiten, atau tingkat pendapatan yang sangat rendah. Menurut Schumpeter, bahkan pada tingkat pertumbuhan yang tinggi, keadaan tetap dapat terjadi (Sukirno: 2013).

4. Teori Harrod-Domar

Teori Harrod-Domar memberikan perhatian khusus pada dua aspek proses

pembentukan modal dalam kegiatan ekonomi. Menurut teori ini, pembentukan modal dianggap sebagai pengeluaran yang meningkatkan kemampuan perekonomian untuk menghasilkan barang, serta sebagai pengeluaran yang meningkatkan permintaan efektif masyarakat secara keseluruhan. Menurut teori ini, ketika perekonomian dapat menghasilkan lebih banyak barang dari pada sebelumnya, itu berarti bahwa ketika perekonomian dapat menghasilkan lebih banyak barang dari padasebelumnya, itu berarti bahwa perekonomian tersebut mempunyai kesanggupan yang lebih besar untuk menghasilkan barang-barang.

Menurut Keynes menyatakan dalam teori Harrod-Domar bahwa peningkatan pengeluaran masyarakat menentukan pertumbuhan kapasitas produksi dan pendapatan nasional. Harrod-Domar setuju dengan Keynes bahwa peningkatan pengeluaran masyarakat menentukan pertumbuhan produksi dan pendapatan nasional lebih dari hanya peningkatan kapasitas produksi. Dengan kata lain, pendapatan nasional baru akan meningkat seiring dengan peningkatan pengeluaran masyarakat (Sukirno: 2013).

Adasmita (2013) menjelaskan bahwa dua elemen yang telah dikembangkan oleh pendahulu teori Harrod-Domar adalah fungsi pembentukan modal dan tingkat pengeluaran masyarakat. Teori pertumbuhan Harrod-Domar berkembang dari teori Keynes bahwa peningkatan pengeluaran masyarakat adalah yang menentukan pertumbuhan produksi dan pendapatan nasional, bukan peningkatan kapasitas produksi. Menurut teori ini, investasi dalam jangka panjang sangat penting karena modal yang dibuat sebelumnya akan digunakan lagi masa mendatang.

Sukirman (2013). Dalam menganalisis masalah pertumbuhan ekonomi, teori Harrod-Domar bertujuan untuk menjelaskan kondisi yang harus dipenuhi supaya

suatu perekonomian dapat mencapai pertumbuhan yang stabil atau pertumbuhan yang teguh dalam jangka panjang. Analisis Harrod-Domar menggunakan pemisahan sebagai berikut: 1) barang modal mencapai kapasitas penuh, 2) tabungan adalah proporsional dengan pendapatan nasional, 3) rasio modal produksi (capital output ratio) tetap nilainya, dan 4) perekonomian terdiri dari dua sektor.

5. Teori Pertumbuhan Neo-Klasik

Teori Harrod-Domar melihat masalah pertumbuhan dari perspektif permintaan. Ini berarti bahwa pertumbuhan ekonomi hanya dapat terjadi jika kenaikan investasi mengikut peningkatan pengeluaran agregat pada tingkat pertumbuhan tertentu. Teori pertumbuhan Neo-Klasik bergantung pada perkembangan faktor produksi dari sudut pandang ekonomi (Sukirno:2013).

Todaro (2015), Menurut teori pertumbuhan Neo-Klasik tradisional, ada tiga komponen utama yang bertanggung jawab atas pertumbuhan output perekonomian. Pertama, peningkatan kualitas dan kuantitas tenaga kerja, ini dapat dicapai melalui peningkatan jumlah penduduk dan perbaikan sistem pendidikan. Kedua, penambahan modal, yang dapat dicapai melalui investasi dan tabungan, dan ketiga, kemajuan dan teknologi. Perekonomian tertutup, dengan tingkat tabungan rendah dan tanpa hubungan ekonomi dengan pihak luar, cenderung lebih lambat dari pada perekonomian lain dengan tingkat tabungan lebih tinggi. Akibatnya, perekonomian tertutup dapat mengalami konvergensi dalam penurunan pendapatan per kapita, sementara perekonomian terbuka, yang memiliki hubungan perdagangan dan investasi dengan negara atau pihak luar, dapat mengalami konvergensi dalam peningkatan pendapatan per kapita. Ini karena banyak modal mengalir dari negara kaya ke negara miskin, yang dapat

meningkatkan pengambilan investasi. Namun, dalam konteks ini, penting untuk diingat bahwa pemerintah di negara-negara dunia ketiga cenderung membatasi arus modal, terutama yang berasal dari negara lain. Kebijakan pembatasan ini dianggap menghambat pertumbuhan ekonomi yang akhirnya akan menghentikannya.

6. Teori pertumbuhan Endogen

Pernyataan tersebut dibuat oleh N. Gregory Mankiw pada tahun 2017. Ia mengacu pada tahun 1970-an dan peningkatan lebih lanjut di tahun 1990-an untuk menunjukkan betapa pentingnya kemajuan teknologi untuk pertumbuhan ekonomi. Mankiw mengatakan bahwa pada tahun 1970-an dan tahun 1990-an, ada pemahaman bahwa kemajuan teknologi memainkan peran yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. Dia menyarankan untuk keluar dari modal Solow untuk memahami dengan lebih mendalam bagaimana ekonomi tumbuh. Dengan berfokus pada investasi modal dan akumulasi modal, modal Solow menggambarkan pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Model ini menganggap perubahan teknologi bersifat eksternal (eksogen), atau datang dari luar sistem ekonomi tanpa penjelasan lebih lanjut.

Karena mereka menentang asumsi model Solow bahwa perubahan teknologi adalah eksternal atau eksogen. Mankiw menyarankan untuk menggambarkan model baru yang dapat menjelaskan kemajuan teknologi dengan lebih baik dan menyadari bahwa kemajuan tersebut mungkin berasal dari faktor-faktor internal dalam sistem ekonomi itu sendiri. Model-model ini sering disebut sebagai teori pertumbuhan endogen. Dengan kata lain, Mankiw mengatakan bahwa untuk memahami pertumbuhan ekonomi secara menyeluruh, analisis kita harus memasukkan elemen internal yang dapat mempengaruhi kemajuan teknologi

datang dari luar secara acak. Metode ini meningkatkan pemahaman kita tentang bagaimana ekonomi dan masyarakat dapat menghasilkan inovasi dan kemajuan teknologi yang mendorong pertumbuhan ekonomi.

7. Teori Solow-Swan

Sebagai alternatif terhadap pemikiran Harrod-Domar, Solow membangun model pertumbuhan ekonominya dengan menambahkan faktor kedua, tenaga kerja, dan menambahkan variabel independen ketiga, teknologi, ke dalam persamaan pertumbuhan. Dengan model ini, Solow memungkinkan substitusi antara modal dan tenaga kerja. Menurut Solow, tinggi rendahnya pertumbuhan ekonomi itu sendiri dianggap sebagai hasil eksogen atau tidak dipengaruhi oleh faktor lain. Kemajuan teknologi dianggap sebagai faktor residu untuk menjelaskan pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang.

Jhingan (2012), Mengemukakan asumsi-asumsi dalam model Solow sebagai berikut: 1) ada satu komoditi gabungan yang diproduksi, 2) yang dimaksud output ialah output netto yaitu sesudah dikurangi biaya penyusutan modal, 3) return to scale bersifat konstan (fungsi produksi homogeneity pada derajat pertama), 4) dua faktor produksi tenaga kerja dan modal dibayar sesuai dengan produktivitas fisik marginalnya, 5) harga dan upah fleksibel, 6) tenaga kerja terpekerjakan secara penuh, 7) stok modal yang ada juga terpekerjakan secara penuh, 8) tenaga kerja dan modal dapat disubstitusikan satu sama lain, dan 9) kemajuan teknologi bersifat netral.

Todaro (2015), Walt W. Rostow menciptakan teori tahap-tahap pertumbuhan ekonomi, yang mengatakan bahwa setiap negara harus melewati beberapa tahapan untuk bergerak dari keterbelakangan menuju kemajuan ekonomi. Dalam bukunya yang berjudul *The Stages of Economic Growth*, Rostow

mengatakan bahwa kita dapat mengidentifikasi setiap masyarakat berdasarkan dimensi ekonominya, dan bahwa kita berada dalam salah satu dari lima tahapan ekonomi yang tinggi.

Menurut teori ini, negara-negara maju telah melampaui tahapan “tinggal landas menuju pertumbuhan ekonomi berkesinambungan yang berlangsung secara otomatis”, sementara negara-negara yang sedang berkembang atau terbelakang masih berada dalam tahapan masyarakat tradisional atau tahapan kedua, di mana kerangka dasar tinggal landas disusun. Mereka akan segera bergerak menuju proses pertumbuhan ekonomi yang pesat dan berkesinambungan hanya dengan merumuskan beberapa aturan pembangunan (Todaro: 2012).

2.1.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Pengertian Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan perbandingan dengan Produk Domestik Regional Netto (PDRN) dibahas dalam penjelasan ini. PDRB adalah singkatan dari Produk Domestik Regional Bruto, yang dapat didefinisikan sebagai nilai total semua barang dan jasa yang diproduksi dalam suatu wilayah tertentu dalam jangka waktu tertentu, biasanya per tahun. Cara PDRB bekerja dengan perpindahan pendapatan antar wilayah. Dianggap sebagai kontribusi langsung terhadap PDRB adalah pendapatan yang dihasilkan di daerah tersebut.

Namun, Produk Domestik Regional Netto (PDRN) memperhitungkan perpindahan pendapatan antar wilayah atau negara. Artinya, jika ada transfer pendapatan dari satu wilayah ke wilayah lain, itu akan mempengaruhi PDRN tetapi tidak mempengaruhi PDRB. PDRN mencerminkan pendapatan bersih suatu wilayah setelah memperhitungkan transfer pendapatan antar wilayah atau negara. Oleh karena itu, PDRB menunjukkan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh suatu

wilayah melalui kegiatan ekonominya tanpa memperhitungkan perpindahan pendapatan antar wilayah atau negara, sementara PDRN menunjukkan pendapatan bersih suatu wilayah setelah memperhitungkan perpindahan pendapatan.

PDRB nominal menunjukkan jumlah uang yang dihabiskan untuk PDRB, sedangkan PDRB asli merujuk pada proses mengoreksi angka tersebut dengan memperhitungkan dampak inflasi. Ini memungkinkan anda untuk memperkirakan jumlah barang dan jasa yang sebenarnya menjadi basis perhitungan PDRB. Pertumbuhan ekonomi provinsi, atau kota diukur dengan Produk Domestik Regional Bruto, yang juga dikenal sebagai Gross Domestic Product. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan perubahan tingkat angka ekonomi dari tahun ke tahun. Untuk mengetahui tingkat pertumbuhan ekonomi, anda dapat menghitung nilai pendapatan nasionalnya.

Produk Domestik Regional Bruto adalah besarnya nilai produksi barang dan jasa yang dihasilkan oleh seluruh penduduk yang tinggal di wilayah tersebut, baik itu dibuat oleh warga negara sendiri atau oleh warga asing (Al Gifari, 1998). Menurut kantor Statistik Provinsi Sulawesi Selatan, pengertian Produk Domestik Regional Bruto dibagi menjadi tiga bagian yaitu:

2.1.3.1 Pengertian Menurut Produksi

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah jumlah nilai produk barang dan jasa akhir yang dibuat oleh berbagai unit produksi didalam suatu daerah dalam jangka waktu tertentu, menurut definisi produksi. PDRB dapat menunjukkan seberapa besar kontribusi ekonomi suatu wilayah dalam berbagai sektor usaha. PDRB terbagi menjadi 8 sektor ekonomi atau lapangan usaha, yang mencakup: 1) sektor pertanian, 2) sektor pertambangan, 3) sektor industri pengolahan, 4) sektor

listrik, gas, dan air, 5) sektor bangunan, 6) sektor perdagangan, 7) sektor lembaga keuangan persewaan dan jasa, dan 8) sektor jasa-jasa.

2.1.3.2 Pengertian Menurut Pendapatan

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah jumlah nilai produk barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh berbagai unit produksi di dalam suatu daerah dalam jangka waktu tertentu, menurut definisi produksi. PDRB terdiri dari delapan lapangan usaha yang mewakili berbagai sektor ekonomi. Dari perspektif pendapatan PDRB dapat didefinisikan sebagai balas jasa yang diterima oleh faktor produksi dalam proses produksi suatu wilayah dalam jangka waktu tertentu, biasanya (satu tahun), termasuk upah dan gaji, bunga modal, sewa tanah, dan keuntungan, semuanya belum dipotong pajak penghasilan dan pajak langsung lainnya. Dalam PDRB, bagian pendapatan termasuk dalam (satu tahun).

2.1.3.3 Pengertian Menurut Pengeluaran

Pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai perkembangan kesejahteraan masyarakat yang diukur dengan tingkat pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto adalah alat yang sangat penting untuk mengetahui kondisi perekonomian daerah dalam kurun waktu tertentu. (Sukirno: 2000). Untuk menghitung Produk Domestik Regional Bruto secara konseptual, ada tiga cara: produksi, pengeluaran, dan pendapatan.

Pengeluaran PDRB adalah pengeluaran rumah tangga di perusahaan swasta tidak mencari keuntungan, konsumsi pemerintah, pembentukan modal tetap bruto, perubahan stok, dan ekspor netto di negara tersebut. PDRB atas dasar harga berlaku dan PDRB atas dasar harga konstan adalah definisi tambahan dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). PDRB atas dasar harga berlaku adalah jumlah pendapatan, produksi, atau pengeluaran yang dinilai sesuai dengan harga

berlaku pada tahun yang bersangkutan. Yaitu pertama PDRB pada harga konstan adalah jumlah produksi dibagi dengan pendapatan atau pengeluaran di nilai atas harga tetap tahun tersebut dan kedua itu PDRB perkepita, yang dihitung dengan membagi jumlah penduduk pertengahan tahun, sangat penting untuk dihitung dengan harga konstan satu tahun dasar. Ini karena memungkinkan untuk melihat perubahan tahunan dari agregat ekonomi yang diamati. Ini menunjukkan bahwa kita juga dapat melihat pertumbuhan ekonomi di suatu tempat.

Selama bertahun-tahun, pertumbuhan ekonomi dianggap menguntungkan oleh pertumbuhan angkatan kerja dan pertumbuhan penduduk, yang terjadi beberapa tahun setelah pertumbuhan penduduk. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar mengarah pada peningkatan jumlah tenaga produktif dan pertumbuhan penduduk mengarah pada peningkatan ukuran pasar domestik. Meskipun demikian, kita masih mempertanyakan apakah pertumbuhan penawaran angkatan kerja di negara berkembang begitu cepat sehingga kelebihan tenaga kerja benar-benar berdampak positif atau justru negatif pada sebagian besar orang yang mengalaminya. Sehubungan dengan pertanyaan di atas, menurut (Todaro: 1998) mengatakan bahwa peningkatan populasi yang akan menjadi angkatan kerja untuk pembangunan ekonomi sepenuhnya bergantung pada seberapa baik sistem ekonomi yang bersangkutan menyerap dan memanfaatkan tenaga kerja tersebut secara produktif.

2.1.4 Teori Infrastruktur

Infrastruktur adalah keseluruhan komponen yang membantu perekonomian beroperasi dengan memudahkan sirkulasi barang dan ide. Setiap upaya untuk meningkatkan dan mendiversifikasi produksi, memperluas perdagangan, menyebarkan penduduk, mengurangi kemiskinan, dan membutuhkan

infrastruktur. Upaya yang dilakukan oleh suatu negara atau pemerintah untuk meningkatkan dan memperluas jaringan fisik yang mendukung kehidupan masyarakat, perekonomian, dan keberlanjutan lingkungan dikenal sebagai pembangunan infrastruktur. Berbagai industri termasuk infrastruktur, seperti telekomunikasi, energi, air, sanitasi, transportasi, dan lainnya. Proses pembangunan infrastruktur biasanya mencakup perencanaan, pembiayaan, konstruksi, dan pemeliharaan berbagai fasilitas yang diperlukan.

Pembangunan infrastruktur memiliki peran strategis penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur yang baik dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah, mempermudah pergerakan barang dan jasa, dan membuat lingkungan investasi menjadi lebih baik. Sebagai contoh, produktivitas dan daya saing ekonomi suatu negara dapat ditingkatkan dengan membangun jaringan transportasi yang efektif.

Menurut *MacMillan Dictionary Of Modern Economics* (1996), infrastruktur adalah komponen struktural ekonomi yang memungkinkan arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. Namun, menurut *The Routledge Of Economics* (1995), infrastruktur adalah pelayanan utama suatu Negara yang membantu ekonomi dan aktivitas masyarakat berlangsung, termasuk menyediakan transportasi dan fasilitas pendukung lainnya.

Fox mendefinisikan infrastruktur sebagai *“Those services derived from the set public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption”*, menurut Rachel Shally (1997). Selanjutnya, Vaughn dan Pollard (2003) menyatakan bahwa infrastruktur terdiri dari jalan, jembatan, bandar udara, pelabuhan, air dan sistem pembuangan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan,

penjara, tempat rekreasi, pembangkit listrik, keamanan dan telekomunikasi.

Todaro (2007) mendefinisikan infrastruktur sebagai salah satu faktor penting dalam pembangunan ekonomi. *“The underlying amount of physical and financial capital embodied in roads, railways, waterways, airways, and other forms of transportation and communication plus water supplies, financial institutions, electricity, and public services such as health and education. The level of infrastructural development in a country is a crucial factor determining the pace and diversity of economic development.”*

Menurut Kodatie (2003), infrastruktur adalah fasilitas fisik yang dibuat atau dibutuhkan oleh agen-agen public untuk memenuhi tugas pemerintah seperti penyediaan air, listrik, pembuangan limbah, transportasi dan layanan lainnya untuk mendukung tujuan ekonomi dan sosial.

Selain itu, pembangunan infrastruktur dapat berdampak positif pada kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Penyediaan air bersih, sanitasi, dan energi yang memadai dapat meningkatkan kualitas hidup dan kesehatan masyarakat. Infrastruktur yang mendukung sektor pendidikan dan kesehatan juga dapat berdampak positif pada pembangunan manusia dalam jangka panjang (World Bank, 2018).

Menurut World Bank Report (1994) infrastruktur dibagi dalam tiga golongan, yaitu pertama infrastruktur ekonomi adalah aset fisik yang digunakan untuk menyediakan jasa dan digunakan untuk produksi dan konsumsi akhir. Ini termasuk utilitas umum (telekomunikasi, air minum, sanitasi, dan gas), pekerjaan umum (jalan, bendungan, saluran air, dan lapangan terbang). Kedua pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, pusat kesehatan), rekreasi

(taman, museum, dll). Ini adalah contoh infrastruktur sosial yang berfungsi untuk mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat. Dan yang terakhir penegakan hukum, koordinasi dan kontrol administrasi, dan kebudayaan adalah infrastruktur institusi dan administrasi.

Dalam Peraturan Presiden Nomor 42 Tahun 2005 tentang Komite Percepatan penyediaan Infrastruktur, pemerintah mendefinisikan beberapa jenis infrastruktur yang diawasi oleh pemerintah. Ini termasuk infrastruktur transportasi, jalan, pengairan, air minum, sanitasi, telematika, tenaga listrik, dan pengangkut minyak dan gas bumi.

Dalam banyak diskusi, infrastruktur dapat dianggap sebagai barang publik. Ini sejalan dengan penjelasan Stiglitz (2000: 104), yang menyatakan bahwa, meskipun infrastruktur seperti jalan dan pendidikan diberikan oleh pemerintah, mereka tetap bukan barang publik murni. Dalam hal penggunaan, barang publik memiliki dua karakteristik utama yaitu, tidak bersaing dan tidak termasuk. Ini merupakan sifat persaingan dalam mengonsumsi atau menggunakan barang, artinya jika suatu barang digunakan oleh seseorang, barang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain. Jika seseorang mengonsumsi atau menggunakan suatu barang dan orang lain mengonsumsi barang tersebut, barang tersebut dapat dianggap sebagai barang publik. Berdasarkan teorinya infrastruktur memiliki sifat eksternalitas karena dianggap sebagai barang publik. Hal ini sesuai dengan sifatnya, infrastruktur disediakan oleh pemerintah dan tidak membayar setiap pihak yang menggunakan secara langsung kepada penggunaanya.

Infrastruktur memiliki sifat eksternalitas, menurut Canning dan Pedroni (2004). Infrastruktur seperti jalan, pendidikan, kesehatan, dll. Tampak bagus dari

luar. Mendukung gagasan bahwa fasilitas yang diberikan oleh berbagai infrastruktur memiliki nilai luar dan memiliki kemampuan untuk meningkatkan produktivitas setiap komponen dalam proses produksi. Efek limpahan ini juga dikenal sebagai efek limpahan meningkatkan produksi bisnis dan sektor pertanian tanpa perlu meningkatkan modal tenaga kerja atau tingkat teknologi. Tingkat produktivitas perusahaan dan pertanian akan meningkat dengan pembangunan infrastruktur. Pembangunan jalan adalah salah satu yang paling terlihat (Wyne, 1996).

Namun, biaya yang tinggi, efek lingkungan, dan masalah pemeliharaan adalah beberapa masalah unik yang terkait dengan pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu, keberhasilan proyek infrastruktur bergantung pada perencanaan yang cermat, pengelolaan risiko yang baik, dan partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan (Estache & Fay, 2010).

PBB menekankan bahwa pembangunan infrastruktur adalah bagian penting dari upaya mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan (SDGs) di seluruh dunia. Organisasi Perserikatan Bangsa-Bangsa menekankan bahwa investasi dalam infrastruktur yang berkelanjutan sangat penting untuk memerangi masalah global seperti ketahanan pangan, perubahan iklim, dan ketidaksetaraan.

Penting untuk diingat bahwa keberhasilan pembangunan infrastruktur tidak hanya diukur dari seberapa besar investasi yang dilakukan, tetapi juga dari dampak yang dirasakan masyarakat secara keseluruhan. Oleh karena itu, transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik sangat penting untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur benar-benar memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi seluruh lapisan masyarakat (Sachs, 2015).

2.1.5 Peranan Infrastruktur

Infrastruktur, terutama jalan, listrik, dan pelabuhan, sangat penting dan merupakan komponen penting dari penelitian ini. Karena ketiga infrastruktur ini sangat penting sebagai model dasar untuk menggerakkan aktivitas ekonomi suatu negara, yang membantu mencapai pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Dibawah ini adalah penjelasan lebih lanjut tentang fungsi ketiga jenis infrastruktur ini:

1. Infrastruktur Jalan

Jalan adalah istilah yang mengacu pada sarana transportasi darat yang mencakup semua jalur, serta struktur pendukung dan perlengkapannya, yang dirancang untuk memudahkan pergerakan kendaraan. Meskipun tidak termasuk jalur kereta api dan kabel, jalur tersebut dapat berada diatas permukaan air, di atas permukaan tanah, atau di bawah permukaan tanah.

Karena jalan berfungsi sebagai jalan utama untuk perjalanan cepat, ketersediaan jalan sangat memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Sebagai contoh, jalan memudahkan transportasi bahan baku dari sumbernya ke pabrik serta transportasi barang dari pabrik ke pasar dan akhirnya ke konsumen. Proses perpindahan ini sangat bergantung pada kondisi jalan, kondisi jalan juga memengaruhi kecepatan aliran faktor produksi. Proses produksi tidak dapat berjalan secara efisien tanpa jalan yang memadai.

Sebagai bagian dari sistem transportasi, jaringan jalan sangat penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Dengan mengurangi ketergantungan pada modal tambahan, ketersediaan jalan mempercepat proses produksi dan distribusi. Infrastruktur jalan yang baik sangat penting untuk mengatur alokasi sumber daya, mendorong pertumbuhan industri, dan memudahkan distribusi barang, jasa, dan

komponen produksi. Selain itu, infrastruktur jalan ini berdampak langsung pada pendapatan. Keberadaan jalan sangat penting untuk mengembangkan sektor pertanian dan ekonomi perdesaan secara keseluruhan agar proses produksi dapat berjalan lancar dan hasil dapat dipasarkan dengan mudah. Jalan yang tidak memadai atau rusak dapat menghambat pertumbuhan beberapa industri dan dampak negatif pada ekonomi lokal.

Karena jalan berfungsi sebagai jalur utama bagi masyarakat untuk melakukan kegiatan ekonomi, seperti mendistribusikan hasil produksi perusahaan ke berbagai tempat, konektivitas jalan memainkan peran penting dalam pertumbuhan ekonomi. Menurut (Bappenas, 2003), infrastruktur jalan sangat penting untuk sistem transportasi darat karena menghubungkan wilayah. Infrastruktur jalan memainkan peran penting dalam perekonomian nasional, dan kondisi jalan yang baik atau buruk dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi di wilayah tertentu. Oleh karena itu, kualitas dan efisiensi infrastruktur jalan dapat memengaruhi pertumbuhan ekonomi sebuah daerah.

2. Infrastruktur Listrik

Dengan daerah berkembang, kebutuhan akan pasokan listrik menjadi prioritas utama. Ini tidak hanya berlaku untuk kebutuhan rumah tangga tetapi juga untuk mendukung aktivitas ekonomi, terutama di industri. Penggunaan peralatan rumah tangga, peralatan kantor, dan berbagai aktivitas masyarakat yang sangat bergantung pada listrik meningkat di masyarakat modern (Krismanti; 2009).

Listrik berasal dari gesekan atau proses kimia yang menghasilkan energi atau kekuatan untuk menghasilkan panas, cahaya, atau bahkan untuk menggerakkan mesin. Banyak istilah dan konsep yang berkaitan dengan listrik, dan semua hal yang berkaitan dengannya menggunakan energi yang berasal dari listrik.

Energi listrik sangat penting untuk kehidupan manusia, baik untuk kebutuhan industri, kegiatan komersial, maupun aktivitas sehari-hari di rumah. Ini juga sangat penting untuk mendukung berbagai proses produksi, termasuk peralatan industri dan perangkat elektronik. Pelanggan listrik, seperti PLN, merujuk kepada individu atau organisasi yang menggunakan atau memanfaatkan layanan listrik untuk kebutuhan sehari-hari mereka. Pelanggan merujuk kepada individu atau organisasi yang membeli produk atau jasa, tidak peduli seberapa sering atau jarang mereka membeli produk atau jasa tersebut.

Akibatnya, tidak dapat disangkal bahwa energi listrik sangat penting dalam kehidupan sehari-hari, terutama bagi orang Indonesia. Adanya listrik sangat penting untuk semua aktivitas di rumah, kantor, toko, pabrik, fasilitas umum, dan kegiatan sosial. Masyarakat ini sangat bergantung pada listrik, sehingga kekurangan listrik dapat menimbulkan masalah yang sangat serius, bahkan dapat menghancurkan sektor ekonomi negara. Sebagai contoh, efek dari hilangnya listrik selama satu jam dampak sangat besar. Oleh karena itu, tidak mengherankan bahwa pemadaman listrik menyebabkan gangguan pada aktivitas rumah tangga, ketidakmampuan perkantoran untuk beroperasi, dan penutupan sebagian besar pabrik, yang pada akhirnya mengganggu roda ekonomi secara keseluruhan. Pemadaman listrik dapat menyebabkan kerugian ekonomi yang sangat besar. Akibatnya, ketersediaan energi listrik menjadi sangat penting untuk menjaga kelancaran aktivitas kehidupan sehari-hari.

Saat ini, listrik menjadi sangat penting bagi masyarakat umum. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa hampir semua aktivitas manusia saat ini selalu membutuhkan listrik. Peningkatan tingkat produksi dapat dicapai melalui peningkatan terus-menerus dalam pemasangan listrik untuk kegiatan

perekonomian yang menghasilkan output yang baik. Meskipun pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan populasi meningkat, konsumen energi listrik terus meningkat. Menurut (Prasetyo, 2009), infrastruktur listrik memiliki efek yang sangat signifikan.

3. Infrastruktur Pelabuhan

Seluruh fasilitas fisik, sistem, dan layanan yang mendukung kegiatan maritime di suatu daerah disebut infrastruktur pelabuhan. Infrastruktur pelabuhan terdiri dari dermaga, terminal peti kemas, fasilitas penengangan kargo, dan berbagai sistem pendukung lainnya, dan memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu Negara serta memfasilitas perdagangan dengan negara lain.

Dermaga adalah bagian peting dari infrastruktur pelabuhan dan sangat membantu berbagai kegiatan maritime. Dermaga tidak hanya tempat kapal bersandar, tetapi juga tempat kegiatan bongkar muat dan distribusi kargo. Untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan dan mengoptimalkan efisiensi proses logistik, keberadaan dermaga yang baik sangat penting. Dermaga yang baik dapat meningkatkan produktivitas pelabuhan, menurut Notteboom dan Pallis (2017).

Dalam hal ini, terminal kargo merupakan bagian penting dari infrastruktur pelabuhan. Untuk menangani barang secara cepat, aman, dan efektif, terminal kargo yang baik sangat penting. Pengelolaan terminal kargo yang efektif membantu kelancaran rantai pasokan dan meningkatkan daya saing pelabuhan dalam perdagangan internasional karena proses bongkar muat yang terorganisir dengan baik dapat mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan, mengoptimalkan penggunaan sumber daya, dan mempercepat arus distribusi barang.

Dalam literatur logistik dan transportasi, dermaga dan terminal kargo sering

dianggap sebagai komponen infrastruktur pelabuhan yang sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan konektivitas. Untuk memastikan keberlanjutan daya saing infrastruktur pelabuhan, investasi dalam pengembangan dan pemeliharaan dermaga dan terminal kargo adalah langkah strategis (Brooks, 2017). Ini karena peningkatan kapasitas dan efisiensi ini dapat membantu pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau Negara.

Peningkatan efisiensi dermaga dan terminal kargo sangat dipengaruhi oleh kemajuan teknologi dan inovasi. Teknologi informasi, sistem otomatis, dan peralatan canggih seperti gerbak otomatis dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi kesalahan manusia. Ini meningkatkan efisiensi operasional dan meningkatkan keamanan dan keadilan pelabuhan secara keseluruhan. Hal ini dikarenakan dermaga dan terminal kargo merupakan bagian penting dari infrastruktur pelabuhan, mereka memengaruhi kemampuan pelabuhan untuk menyediakan layanan yang efisien dan bersaing. Untuk merancang strategi pembangunan pelabuhan yang berkelanjutan dan mampu bersaing dalam era perdagangan global yang semakin kompleks, sangat penting untuk memahami kebutuhan dan kesulitan dalam mengelola dermaga dan terminal kargo,

Peralatan kran yang menggunakan teknologi modern dapat menawarkan banyak keuntungan. Pertama dan terpenting, kapasitas dan kecepatan angkat yang lebih tinggi memungkinkan bongkar muat lebih cepat, yang berarti kurangnya waktu tunggu kapal di pelabuhan. Hal ini meningkatkan kapasitas pelabuhan dan meningkatkan kelancaran pergerakan kapal (Song & Dong, 2018). Ketepatan waktu pengiriman barang didukung oleh kecepatan bongkar muat kargo, yang merupakan komponen penting dalam rantai pasokan global.

Sistem navigasi dan keamanan merupakan bagian penting dari infrastruktur

pelabuhan, dan efisiensi dan keselamatan operasional pelabuhan sangat dipengaruhi olehnya. Peningkatan teknologi navigasi telah meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengurangi kecelakaan. Kapal dapat navigasi dengan sangat presisi, terutama dalam cuaca buruk atau lingkungan berbahaya, berkat teknologi canggih seperti sistem pemandu kapal otomatis, pemetaan tiga dimensi, dan perangkat bantuan navigasi modern.

Jumlah waktu yang diperlukan untuk kapal menunggu di perairan pelabuhan dikurangi oleh sistem navigasi yang canggih. Ini meningkatkan produktivitas keseluruhan pelabuhan dan membantu mengoptimalkan rantai pasokan. Studi oleh Ng dan Wang (2019), menemukan bahwa investasi dalam teknologi navigasi yang canggih dapat meningkatkan efisiensi operasional dan kapabilitas pelabuhan dalam jangka panjang.

Namun perlu diingat bahwa pembangunan infrastruktur pelabuhan dapat menimbulkan masalah sosial dan lingkungan. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur pelabuhan memerlukan perencanaan yang berkelanjutan, partisipasi pemangku kepentingan, dan pertimbangan dampak lingkungan (Roe & Diez, 2016).

2.1.6 Pengembangan Infrastruktur

Sukirno (2013), Infrastruktur yang canggih juga diperlukan untuk memajukan ekonomi. Infrastruktur sangat penting untuk pertumbuhan berbagai bisnis ekonomi. Kawasan perindustrian, lapangan terbang, pelabuhan, jaringan listrik, jembatan, irigasi, penyediaan air, dan jaringan telepon semuanya harus dibangun. Jika bisnis ingin meningkatkan efisiensi operasional mereka, mereka sangat membutuhkan berbagai infrastruktur ini. Namun, karena sifat dari jasa-jasa yang disediakan, pihak swasta tidak akan melakukannya.

Kebanyakan dari jasa-jasa tersebut merupakan barang public (public goods) dan sukar untuk memungut pembayarannya. Selain itu, modal yang diperlukan untuk mengembangkan infrastruktur yang dikembangkan oleh pihak swasta sangat besar dan tidak ekonomis. Oleh karena itu, pemerintah bertanggung jawab untuk membangun infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi.

Pengembangan ekonomi harus mengikuti perkembangan infrastruktur. Pada tahap ini, ada sedikit infrastruktur yang diperlukan, dan pembangunan difokuskan pada pembangunan jalan, jembatan, irigasi, dan infrastruktur lainnya. Infrastruktur diperlukan seiring pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur harus dilakukan secara konsisten dan sesuai dengan kemajuan ekonomi yang telah dicapai dan yang ingin dicapai di masa depan (Sukirno:2013)

2.2 Tinjauan Konseptual

2.2.1 Hubungan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi suatu negara sangat dipengaruhi oleh infrastruktur jalan, jaringan jalan yang baik, sebagai sarana transportasi utama, memungkinkan mobilitas barang dan orang yang lancar, efisien, dan cepat. Akibatnya, jaringan jalan ini memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Pertama-tama, infrastruktur jalan yang baik dapat membantu menghubungkan daerah produsen dengan pasar dan memungkinkan barang diangkut dengan lebih efisien ke konsumen. Ini memungkinkan produsen untuk mendapatkan akses ke pasar yang lebih luas dan membuka kesempatan perdagangan yang lebih luas, yang pada gilirannya akan meningkatkan aktivitas ekonomi (Banerjee, A., Duflo, E. 2012).

Infrastruktur jalan yang memadai berdampak pada sektor pariwisata. Ini

karena jalan yang baik memudahkan perjalanan dan perdagangan serta meningkatkan kemungkinan sektor pariwisata menghasilkan lebih banyak uang. Infrastruktur jalan yang baik juga berdampak pada investasi swasta. Karena akses transportasi yang baik memudahkan distribusi barang dan akses ke pasar, bisnis cenderung lebih tertarik untuk berinvestasi di wilayah dengan akses transportasi yang baik. Dengan peningkatan investasi swasta, produksi dan penciptaan lapangan kerja akan meningkat, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur jalan yang memadai meningkatkan efisiensi logistik. Bisnis dapat menjadi lebih kompetitif dengan biaya produksi yang lebih rendah dan waktu pengiriman yang lebih cepat. Ini dapat mendorong pertumbuhan industri dan perdagangan dalam negeri. Infrastruktur jalan yang baik juga memberikan manfaat sosial, seperti akses yang lebih baik ke layanan kesehatan dan pendidikan. Jalan yang lebih baik memungkinkan penduduk di daerah terpencil untuk lebih mudah mengakses fasilitas penting ini, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan WorldBank (2019).

2.2.2 Hubungan Infrastruktur Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara, infrastruktur listrik memainkan peran yang sangat penting. Salah satu komponen utama yang mempengaruhi tingkat produktivitas dan efisiensi dalam berbagai bidang ekonomi adalah ketersediaan listrik yang memadai dan handal. Ketika infrastruktur listrik berkembang dengan baik, pertumbuhan industri, produksi, dan penciptaan lapangan kerja meningkat. Oleh karena itu, investasi dalam pembangunan infrastruktur listrik sangat penting untuk kemajuan ekonomi suatu negara.

Peningkatan ketersediaan energi untuk bisnis dan rumah tangga adalah salah satu keuntungan dari infrastruktur listrik yang kuat. Industri dapat meningkatkan kapasitas produksi mereka tanpa khawatir tentang pemadaman listrik yang sering terjadi. Ini memungkinkan mereka bekerja lebih efisien, mengurangi biaya produksi, dan meningkatkan daya saing di pasar domestik maupun internasional.

Selain itu, pertumbuhan sektor layanan dan teknologi informasi didorong oleh infrastruktur listrik yang baik. Semakin banyak perusahaan yang bergantung pada teknologi, semakin besar permintaan akan pasokan listrik yang handal untuk menjalankan perangkat dan infrastruktur mereka. Dengan adanya infrastruktur mereka. Dengan adanya infrastruktur listrik yang baik, sektor-sektor ini dapat berkembang lebih cepat dan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan. Selain itu, investasi dalam infrastruktur listrik memiliki potensi untuk meningkatkan standar hidup masyarakat. Akses yang baik terhadap listrik memungkinkan pemanfaatan teknologi modern, seperti penerangan public yang baik, layanan kesehatan yang lebih baik, dan akses internet yang lebih mudah. Ini mungkin menciptakan peluang baru untuk pembangunan sosial dan ekonomi di daerah yang sebelumnya tidak termanfaatkan.

Perusahaan multinasional sering melihat negara-negara dengan infrastruktur listrik yang kuat sebagai tujuan investasi di seluruh dunia. Salah satu faktor penting dalam keputusan bisnis untuk membangun pabrik atau fasilitas produksi adalah ketersediaan listrik yang stabil. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur listrik yang baik dapat meningkatkan posisi suatu negara dalam peta investasi internasional dan meningkatkan daya tariknya sebagai mitra dagang yang potensial.

2.2.3 Hubungan Infrastruktur Pelabuhan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi sebuah negara atau wilayah sangat dipengaruhi oleh infrastruktur pelabuhan. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang untuk perdagangan internasional dan merupakan pusat kegiatan logistik yang penting untuk menggerakkan arus barang dan komoditas antar negara. Infrastruktur pelabuhan yang baik dapat meningkatkan efisiensi pengiriman barang, memperluas akses antara pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi. Perdagangan internasional meningkat berkat infrastruktur pelabuhan yang baik. Pelabuhan yang memiliki fasilitas modern seperti dermaga yang luas, peralatan bongkar muat yang canggih, dan sistem manajemen logistik yang terintegrasi dapat meningkatkan kapasitas pengiriman, mengurangi waktu tunggu kapal, dan mempercepat proses bongkar muat barang. Hal ini memungkinkan bisnis untuk memperdagangkan produk mereka dengan lebih efisien di pasar asing meningkatkan arus barang, dan meningkatkan pendapatan (Brooks, M.R. 2012).

Selain itu, infrastruktur pelabuhan modern dapat menarik investasi asing langsung. Negara atau wilayah yang memiliki pelabuhan modern dan efisien menjadi lebih menarik bagi investor asing yang ingin menggunakan infrastruktur ini untuk mendistribusikan produk mereka secara efisien ke pasar global. Melalui transfer teknologi dan penciptaan lapangan kerja baru, investasi ini dapat menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Pengembangan sektor manufaktur dan distribusi dapat dibantu oleh infrastruktur pelabuhan yang memadai. Perusahaan dapat menyimpan dan mendistribusikan barang dengan lebih efisien di pelabuhan yang memiliki fasilitas pergudangan dan penyimpanan yang memadai. Dengan memberikan akses yang lebih mudah ke bahan baku dan memungkinkan produk jadi didistribusikan ke pasar global dengan lebih cepat, ini

dapat mendorong pertumbuhan sektor manufaktur.

Infrastruktur pelabuhan yang baik dapat membuat sebuah negara lebih kompetitif dalam ekonomi global karena mempercepat proses perdagangan dan pengiriman barang, memungkinkan negara tersebut untuk lebih responsif terhadap permintaan pasar internasional memperluas pangsa pasar, dan meningkatkan daya saingnya dalam perdagangan global, World Bank (2019).

2.3 Tinjauan Empirik

Tinjauan empirik membahas penelitian sebelumnya dengan tujuan untuk memperluas pengetahuan tentang penelitian ini. Dalam proses penulisan penelitian ini, penulis mengambil dan menggali informasi dari jurnal penelitian sebelumnya. Jurnal-jurnal ini akan digunakan sebagai tolak ukur dan bahan pertimbangan untuk penelitian terkait dengan pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi yang disajikan sebagai berikut:

Harry Kurniadi Atmaja (2014), meneliti tentang “Pengaruh Infrastruktur jalan, air, listrik, dan telepon terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sibolga Tahun 1989-2013”. Tujuan penelitian ini, seberapa besar pengaruh peningkatan infrastruktur jalan, air, listrik, dan telepon terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sibolga dari tahun 1989-2013. Hasil dari penelitian ini adalah infrastruktur air dan jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan pengaruh infrastruktur listrik dan telepon tidak signifikan.

Prasetyo (2009), meneliti tentang “Menganalisis Dampak Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Daerah di Indonesia”. Menggunakan metode analisis fixed effect model data panel. Hasilnya semua variabel independen tenaga kerja, modal, listrik, jalan, air bersih, dan dummy krisis berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, menurut hasil regresi.

Sebaliknya, variabel pendidikan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Maqin (2011), meneliti tentang “Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat”. Menggunakan metode analisis data panel. Hasil regresi menunjukkan bahwa infrastruktur listrik, belanja pemerintah, dan tenaga kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, infrastruktur jalan, pendidikan, dan kesehatan berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dan infrastruktur kesehatan memiliki korelasi sektor tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Farah Bonita & Negara (2013), meneliti tentang “Pengaruh Antar Infrastruktur, PMDN dan PMA Terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia Untuk Mengetahui Pengaruh Disparitas Antar Wilayah dan Determinan Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Jawa Barat dan Banten”. Meneliti pengaruh infrastruktur, PMDN dan PMA terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia. Metode yang digunakan GMM system estimator dengan menerapkan model konvergensi. Secara bersama-sama infrastruktur jalan, air, listrik, PMDN, dan PMA berpengaruh positif dan signifikan terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia. Dan listrik merupakan faktor yang dominan terhadap PDRB. Hasilnya regresi menyimpulkan bahwa variabel jalan, listrik, air, PMDN, dan PMA berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional.

Maryaningsih (2014), meneliti tentang “Menganalisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia”. Menggunakan metode GMM system estimator. Hasil regresi penelitian menunjukkan bahwa secara nasional, Indonesia mengalami peningkatan pendapatan per kapita riil.

Infrastruktur listrik, jalan, dan bongkar muat pelabuhan berdampak positif dan signifikan pada peningkatan pendapatan per kapita, sementara variabel urbanisasi tidak berdampak signifikan. Namun, pangsa PDB sektor pertanian relatif kecil dibandingkan dengan pendapatan perkapita.

Ma'ruf (2014), meneliti tentang "Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Kabupaten Pasisir Selatan Provinsi Sumatera Barat. Menggunakan metode estimasi regresi. Hasil regresi penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur jalan, dan jembatan yang panjang, jalan yang kuat, luas area teririgasi, suplai air minum dan pelayanan sampah memberikan kontribusi yang positif dan signifikan untuk pertumbuhan ekonomi daerah.

Sumadiasa (2016), menganalisis "Pengaruh Langsung Maupun Tidak Langsung Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik, dan PMA terhadap Pertumbuhan PDRB Provinsi Bali". Metode yang digunakan yaitu analisis jalur/path analisis. Hasil regresi menunjukkan bahwa jalan, listrik, dan PMA memiliki korelasi positif dan signifikan terhadap pertumbuhan PDRB, jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap PMA. Namun, tidak signifikan terhadap PMA, listrik dan PMA berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan PDRB.

Heri Purnomo (2009), meneliti tentang "Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Bekasi". Dari hasil penelitiannya tersebut menyatakan bahwa variabel infrastruktur jalan, irigasi, dan air bersih memberikan pengaruh positif terhadap variabel Produk Domestik Regional Bruto. Penelitian ini dapat membuktikan hipotesis penelitian yaitu infrastruktur memiliki peranan dalam perekonomian di Kabupaten Bekasi.

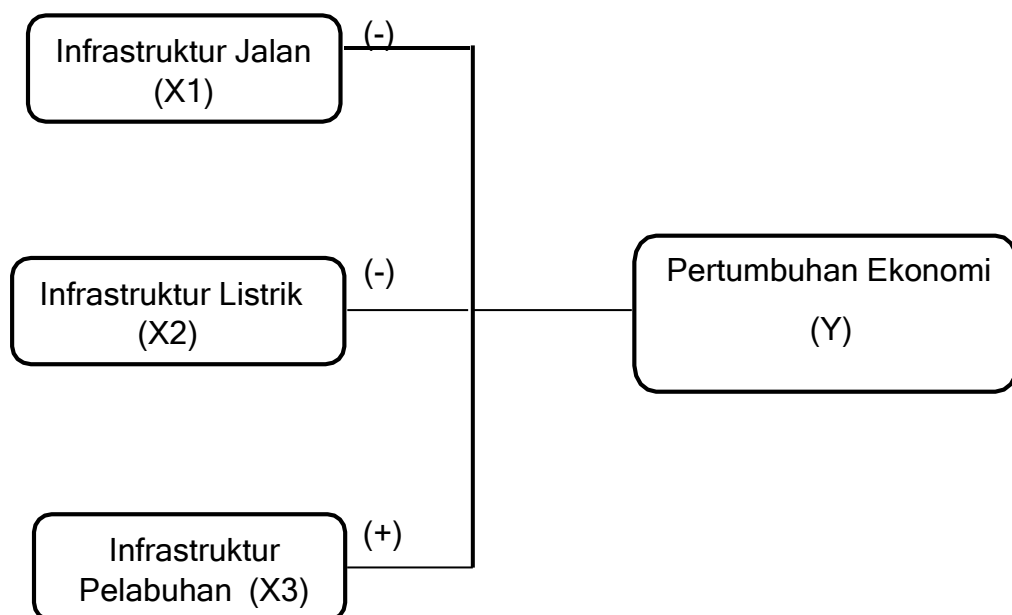
2.4 Kerangka Penelitian

Infrastruktur tidak dapat dipungkiri sangat penting untuk tujuan pembangunan, terutama jalan, listrik, dan pelabuhan, yang didukung oleh jumlah infrastruktur yang terus meningkat. Jadi ketersediaan jalan sangat memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Sebagai contoh, jalan memudahkan transportasi bahan baku dari sumbernya ke pabrik serta transportasi barang dari pabrik ke pasar dan akhirnya ke konsumen. Kemudian infrastruktur listrik sangat penting untuk kehidupan manusia, baik untuk kebutuhan industri, kegiatan komersial, maupun aktivitas sehari-hari di rumah. Dan infrastruktur pelabuhan berperan penting dalam perdagangan internasional dan domestik, memfasilitas impor dan ekspor barang serta memperlancar aliran logistik.

Pembangunan jalan yang baik memiliki dampak besar terhadap pertumbuhan ekonomi. Jalan yang memadai meningkatkan aksesibilitas, mengurangi biaya transportasi, dan mempercepat waktu tempuh. Hal ini memungkinkan distribusi barang dan jasa menjadi lebih efisien, mengurangi biaya logistik, dan memperluas pasar bagi produk lokal. Selain itu, infrastruktur jalan yang baik meningkatkan mobilitas tenaga kerja, yang pada gilirannya dapat meningkatkan produktivitas dan pendapatan. Selain itu, akses ke listrik yang andal adalah salah satu faktor kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Listrik memungkinkan operasi industri dan bisnis berjalan lebih efisien dan produktif. Listrik yang stabil dan andal memungkinkan penggunaan teknologi canggih, yang meningkatkan produktivitas dan kualitas produk. dan Pelabuhan merupakan titik vital dalam jaringan perdagangan internasional. Pembangunan dan modernisasi pelabuhan meningkatkan efisiensi logistik dan mempercepat aliran barang keluar masuk suatu negara. Pelabuhan yang efisien mengurangi

biaya pengiriman dan waktu tunggu, yang pada akhirnya menurunkan harga barang dan meningkatkan daya saing produk lokal di pasar internasional.

Dengan peningkatan infrastruktur ini, pertumbuhan ekonomi juga terus meningkat. Karena jalan, listrik, dan pelabuhan sangat penting untuk proses produksi dan merupakan prakondisi yang sangat diperlukan untuk menarik akumulasi modal sektor swasta, perekonomian harus selalu mampu memproduksi lebih banyak barang dan jasa untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan tersebut. Jalan raya, listrik, dan pelabuhan secara teoritis dapat memengaruhi peningkatan dan penurunan pertumbuhan ekonomi.



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

2.5 Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah pernyataan suatu ide yang harus diuji. Oleh karena itu, sesuai dengan teori dan kerangka pikir, hipotesis berikut adalah solusi temporer untuk masalah yang harus dibuktikan validitasnya. Hipotesis penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Diduga bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.
2. Diduga bahwa infrastruktur listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.
3. Diduga bahwa infrastruktur pelabuhan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan.