

ANALISIS INTERVENSI INFRASTRUKTUR JALAN UNTUK MENDUKUNG PEMERATAAN HASIL PEMBANGUNAN

Dwi Ardianta Kurniawan

Peneliti pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik,
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
Jl. Kemuning M-3, Sekip, Yogyakarta 55281
Tel. +62-274-556928,901075,901076
Fax. +62-274-901076
dwiardianta@ugm.ac.id

Arif Wismadi

Peneliti pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik,
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
Jl. Kemuning M-3, Sekip, Yogyakarta 55281
Tel. +62-274-556928,901075,901076
Fax. +62-274-901076
awismadi@yahoo.com

Abstract

National development goal is to improve people's welfare. Infrastructure plays an important role in supporting the development process through socio-economic activities by providing households and industry services. The fact of development in Indonesia for a few years demonstrates the existence of problems in the provision of infrastructure, both in terms of the quality, quantity and distribution. This study will simulate the impact of the provision of infrastructure in promoting equitable development. Infrastructure reviewed in the study is limited to the road infrastructure.

The method used in the study is to measure the value of the Gini coefficient based on various scenarios of road infrastructure handling. Target users reviewed is for the entire population and the poor.

The results showed that the second scenario based on priority infrastructure inversely to the quality of the infrastructure will provide the greatest evenness. Equitable development policy holders is required, not only in the form of a policy document, but also the allocation of activities and budget. Nevertheless, it remains necessary for the analysis of the economic viability and social infrastructure to keep budgeting given meets the criteria of efficiency and effectiveness of budgeting.

Keywords: *road infrastructure, budgeting, economic growth, equity*

Abstrak

Tujuan pembangunan nasional adalah untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur memainkan peran penting dalam mendukung proses pembangunan melalui aktifitas sosial ekonomi dengan menyediakan layanan rumah tangga dan industri. Fakta pembangunan di Indonesia selama beberapa tahun ini menunjukkan adanya permasalahan dalam penyediaan infrastruktur, baik dalam bentuk kualitas, kuantitas maupun distribusinya. Kajian ini akan melakukan simulasi dampak penyediaan infrastruktur dalam mendorong peningkatan pemerataan pembangunan. Infrastruktur yang ditinjau dalam kajian dibatasi pada infrastruktur jalan.

Metode yang digunakan dalam kajian adalah mengukur nilai Koefisien Gini berdasar berbagai skenario penanganan infrastruktur jalan yang dilakukan. Sasaran pengguna yang ditinjau adalah untuk seluruh penduduk dan penduduk miskin.

Hasil kajian menunjukkan bahwa Skenario 2 yang mengalokasikan infrastruktur berdasarkan prioritas terbalik terhadap kualitas infrastruktur akan memberikan pemerataan yang paling besar. Keberpihakan pemegang kebijakan terhadap pemerataan pembangunan diperlukan, bukan hanya dalam bentuk dokumen kebijakan, namun juga pengalokasian kegiatan dan anggaran. Namun demikian, tetap diperlukan adanya analisis kelayakan ekonomi dan sosial untuk menjaga agar penganggaran infrastruktur yang diberikan memenuhi kriteria efisiensi dan efektifitas penganggaran.

Kata Kunci: *infrastruktur jalan, penganggaran, pertumbuhan ekonomi, pemerataan*

PENDAHULUAN

Tujuan pembangunan nasional adalah untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat. Namun demikian, prioritas strategi pencapaian yang dilakukan berbeda-beda. Pada era pemerintah Presiden Soeharto dikenal Trilogi Pembangunan, yang mencakup Pertumbuhan, Pemerataan dan Stabilitas. Ketika aspek tersebut mencerminkan prioritas pembangunan yang akan dicapai. Prioritas pembangunan pada era Repelita I (1969 – 1974) dan Repelita II (1974 – 1979) menitikberatkan pada pertumbuhan ekonomi. Pada era tersebut telah mampu menurunkan jumlah penduduk miskin dari 70 juta (60%) pada tahun 1970 menjadi 42,3 juta (28,6%) pada tahun 1980. Pencapaian ini kemudian mendorong berubahnya prioritas pembangunan menjadi pemerataan pada Repelita III dan seterusnya. Meskipun demikian, prioritas tersebut belum cukup signifikan untuk meningkatkan pemerataan, bahkan faktanya terjadi kesenjangan yang semakin meningkat.

Bank Dunia mengukur pemerataan dengan kriteria (Hadi Susastro, dkk, 2005): “Tingkat Ketidakmerataan Tinggi bila 10% penduduk terbawah menerima jumlah pendapatan lebih tinggi dari 12% dari seluruh jumlah pendapatan, sedang jika share pendapatan antara 12 – 17% dinamakan Tingkat Ketidakmerataan Sedang, dan jika lebih dari 17% disebut Tingkat Ketidakmerataan Rendah”. Secara kuantitatif, ketidakmerataan juga dapat dihitung dengan Koefisien Gini, yang menunjukkan distribusi pendapatan antar kelompok pendapatan, dengan ketentuan angka 1 menunjukkan ketidakmerataan mutlak dan angka 0 menunjukkan pendapatan terdistribusi sempurna. Di Indonesia terindikasi bahwa pertumbuhan pembangunan tidak selamanya diikuti oleh pemerataan dalam distribusi pemanfaatannya. Data dari berbagai kajian menunjukkan adanya peningkatan koefisien Gini dari 0,328 pada tahun 1962 menjadi 0,545 pada tahun 1985 (Soesastro, dkk, 2005). Meskipun demikian, data dari BPS menunjukkan adanya penurunan koefisien Gini pada periode 90an menjadi 0,355 (1996) dan 0,308 (1999).

Pemerintahan presiden era setelah Orde Baru juga menempatkan keadilan dan pemerataan sebagai prioritas pembangunan. Pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu baik Jilid I maupun II menempatkan visi Adil dan Merata sebagai salah satu visi yang akan dicapai. Meskipun demikian, kondisi pemerataan pembangunan juga menunjukkan hasil yang belum menggembirakan. Nilai koefisien Gini justru meningkat dari 0,37 (2009) menjadi 0,413 (2013), sementara prosentase penduduk miskin di lain pihak menunjukkan adanya penurunan dari 14,15% pada tahun 2009 menjadi 11,47% pada tahun 2013 (BPS, 2015). Hal ini mengindikasikan adanya program-program pembangunan yang tidak dapat didistribusikan secara merata kepada seluruh kelompok pendapatan masyarakat.

Infrastruktur memainkan peran penting dalam aktifitas sosial ekonomi dengan menyediakan layanan rumah tangga dan industri. Keterjangkauan transportasi, listrik, air minum dan sanitasi serta fasilitas penting lain seperti sekolah dan rumah sakit memiliki dampak penting dalam peningkatan kualitas hidup rumah tangga, khususnya kelompok miskin. Untuk bisnis, layanan infrastruktur memfasilitasi produksi, transportasi, dan transaksi yang memacu pertumbuhan, yang pada gilirannya membantu meningkatkan pendapatan dan mengurangi kemiskinan. Pembangunan infrastruktur juga membantu negara-negara untuk lebih mengatasi perubahan iklim dan mengurangi kerentanan terhadap guncangan dan bencana. Sebaliknya, kurangnya pembangunan infrastruktur merupakan

sinyal adanya hambatan pertumbuhan dan pembangunan secara keseluruhan (Asian Development Bank, 2012).

Fakta pembangunan di Indonesia selama beberapa tahun ini menunjukkan adanya permasalahan dalam penyediaan infrastruktur di Indonesia. Kajian ini akan melakukan simulasi dampak penyediaan infrastruktur dalam mendorong peningkatan pemerataan pembangunan. Infrastruktur yang ditinjau dalam kajian dibatasi pada infrastruktur jalan.

KAJIAN PUSTAKA

Pembangunan Berkeadilan

Definisi pembangunan berkeadilan (inclusive development) masih menjadi perdebatan dan kajian berbagai pihak. Namun demikian, terdapat kesepakatan umum bahwa istilah pembangunan lebih menekankan pada dimensi peningkatan pendapatan, sementara berkeadilan (inklusive) menekankan distribusi pendapatan pada masyarakat (Kanbur & Rauniyar, 2009). Pada suatu tingkat pendapatan rerata, keadilan dapat diukur melalui tingkat kemiskinan. Secara spesifik, dapat diukur perubahan kemiskinan dengan peningkatan pendapatan perkapita. Hal ini kemudian mendorong ide pembangunan berbasis pertumbuhan untuk kaum miskin (pro-poor growth) yang memiliki definisi serupa dengan pertumbuhan berkeadilan (inclusive growth). Keduanya dapat diukur dengan elastisitas pertumbuhan terhadap pengurangan kemiskinan. Satu prinsip yang digunakan dalam pembangunan berkeadilan adalah pandangan pada dimensi non pendapatan dari kehidupan manusia. Pembangunan berkeadilan juga mempertimbangkan indikator-indikator lain, seperti tingkat pendidikan, kesehatan sebagaimana dikembangkan oleh *United Nations* (UN) dalam *Human Development Index* (HDI),

Untuk menjalankan pendekatan pembangunan tersebut, pemerintah pernah mengeluarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2010 Tentang Program Pembangunan Yang Berkeadilan. Program tersebut meliputi program 1) Pro rakyat; 2) Keadilan untuk semua (justice for all); 3) Pencapaian Tujuan Pembangunan Milenium (Millennium Development Goals - MDG's). Program pro rakyat terfokus pada:

- a. Program penanggulangan kemiskinan berbasis keluarga;
- b. Program penanggulangan kemiskinan berbasis pemberdayaan masyarakat;
- c. Program penanggulangan kemiskinan berbasis pemberdayaan usaha mikro dan kecil;

Program keadilan untuk semua terfokus pada:

- a. Program keadilan bagi anak;
- b. Program keadilan bagi perempuan;
- c. Program keadilan di bidang ketenagakerjaan;
- d. Program keadilan di bidang bantuan hukum;
- e. Program keadilan di bidang reformasi hukum dan peradilan;
- f. Program keadilan bagi kelompok miskin dan terpinggirkan;

Program pencapaian Tujuan Pembangunan Milenium terfokus pada:

- a. Program pemberantasan kemiskinan dan kelaparan;
- b. Program pencapaian pendidikan dasar untuk semua;
- c. Program pencapaian kesetaraan gender dan pemberdayaan perempuan;
- d. Program penurunan angka kematian anak;
- e. Program kesehatan ibu;
- f. Program pengendalian HIV/AIDS, malaria, dan penyakit menular lainnya;
- g. Program penjaminan kelestarian lingkungan hidup;
- h. Program pendukung percepatan pencapaian Tujuan Pembangunan Milenium.

Selanjutnya, pembangunan yang inklusif juga telah menjadi salah satu dari lima agenda dalam RPJMN 2010 – 2014. Pada era tersebut, pemerintah memiliki *4 track development strategy*, yaitu: *pro-growth*, *pro-poor*, *projobs*, dan *pro-environment*. Agenda tersebut dijalankan dengan pilar-pilar pembangunan inklusi yang meliputi: i) Pertumbuhan ekonomi dengan stabilitas dan pemerataan yang berkeadilan, ii) Social inclusion: akses ke kesehatan dan pendidikan, infrastruktur dasar dan pengarusutamaan gender, iii) Perlindungan sosial, iv) Kelembagaan dan tata kelola yang baik, dan v) Kerjasama pembangunan inklusif.

Dokumen tersebut memperlihatkan bahwa pemerintah telah menyadari pentingnya pembangunan berkeadilan untuk diterapkan dalam program pemerintah.

Peran Infrastruktur dalam Mendorong Pemerataan Pembangunan

Sistem infrastruktur memiliki karakteristik yang memiliki keterkaitan dengan permintaan sektor publik, diantaranya: i) memiliki beberapa aspek barang publik yang mengurangi efisiensi penyediaannya, ii) mempertimbangkan eksternalitas positif dan negatif yang tidak dipertimbangkan oleh sektor private, iii) memerlukan siklus proyek yang panjang berbiaya besar yang seringkali tidak mampu disediakan perusahaan swasta, iv) memerlukan tata ruang dan payung hukum yang tidak dapat dilakukan tanpa dukungan pemerintah, v) memerlukan regulasi dan kebijakan sektor publik yang mencukupi yang seringkali penyediaannya hanya dapat dilakukan melalui monopoli lokal.

Biaya tinggi sistem infrastruktur membuatnya penting bagi pemegang kebijakan untuk memahami prioritas dalam mengambil prioritas tindakan dan biaya apabila tidak dilakukan. Berbagai studi telah dilakukan untuk memahami hubungan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi yang memicu pengurangan kemiskinan yang hasilnya seringkali tidak meyakinkan.

Hal ini bagaimanapun tidak mengejutkan, karena tidak ada satu model yang dapat memenuhi karakteristik ekonomi yang beraneka ragam. Lebih lagi, infrastruktur hadir dalam berbagai bentuk dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan dalam berbagai jalan.

Meskipun demikian, relatif disepakati bahwa infrastruktur dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang akan mengurangi kemiskinan baik secara langsung maupun tidak. Hal ini dapat disimpulkan dari kenyataan bahwa pembangunan infrastruktur akan (i) menciptakan lapangan kerja tambahan dan kegiatan ekonomi, (ii) mengurangi biaya produksi melalui

peningkatan transportasi dan konektivitas, (iii) meningkatkan kapasitas produksi secara keseluruhan, (iv) menyediakan koneksi yang lebih baik ke pasar dan fasilitas ekonomi lainnya, dan (v) meningkatkan akses ke fasilitas kunci.

Hasil kajian Asian Development Bank (ADB) tahun 2012 melalui bukti empiris menunjukkan bahwa investasi infrastruktur memiliki dampak terbesar dengan dukungan tindakan lainnya. Misalnya, jalan pedesaan, sistem irigasi, dan program listrik pedesaan lebih berhasil mengurangi kemiskinan ketika ada juga program yang kuat dalam pendidikan atau kesehatan. Pengalaman dari Republik Rakyat Cina (RRC) yang memiliki pertumbuhan ekonomi tinggi dalam jangka waktu lama, telah menjadi laboratorium untuk lebih memahami dampak potensial infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan inklusif dan pengurangan kemiskinan. Pembangunan infrastruktur di RRC telah mengurangi biaya transportasi, mendorong perdagangan dan penciptaan lapangan kerja, dan membantu menggeser tenaga kerja dari kegiatan pertanian ke nonpertanian di daerah perkotaan. Hal ini mendorong pertumbuhan yang inklusif dan mengurangi kemiskinan.

Kajian literatur yang dilakukan oleh Brennan and Kerf (2002) menunjukkan bahwa peran infrastruktur dalam menurunkan kemiskinan dapat terjadi melalui beberapa jalur, yaitu i) Mendasari pertumbuhan, ii) Meningkatkan peluang ekonomi khusus ditujukan kepada orang miskin, iii) Penghematan langsung, iv) Meningkatkan pendidikan, v) Mendukung pemerintahan yang efektif, vi) Meningkatkan kesehatan, vii) Berdampak langsung pada kesejahteraan, viii) Dampak fiskal (ditambah dengan kebijakan pro-poor). Secara lengkap, peran-peran transportasi dalam meningkatkan kesejahteraan disajikan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Jalur Pengaruh Infrastruktur Transportasi terhadap Pengurangan Kemiskinan

Jalur pengaruh	Jenis dan besaran pengaruh
Underpinning growth	Increasing productivity of businesses (+++)
Increasing economic opportunities specifically targeted to the poor	Facilitating establishment/increasing productivity of businesses which employ the poor (+++)
Direct savings	Lowering transportation costs (++) Increasing access to cheaper/better goods and services (+)
Improving education	Saving time and effort, hence increasing energy and time to channel on education & easier access to schools (++) Reducing environmental hazards that contribute to poor education (++) Improving delivery of education (+)
Supporting effective governance	Empowering women (+)
Improving health	Increasing access to health care (++) Reducing atmospheric/noise pollution (++) Improving delivery of health care (+) Increasing access to water (+)
Direct impact on well-being	Saving time & effort (++) Improving safety (++)
Fiscal impact (coupled with pro-poor policies)	Improving fiscal balance (+)

The number of "+" next to an impact reflects the strength of evidence for that impact
 Sumber: Brennan and Kerf (2002)

Uraian di atas menunjukkan bahwa peningkatan kesejahteraan dan pengurangan kemiskinan dapat dilakukan dengan pengembangan infrastruktur. Namun demikian, besarnya variasi hasil yang terjadi menunjukkan perlunya kajian pola-pola pengembangan

infrastruktur yang sesuai sehingga memberikan hasil yang optimal.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode Pengukuran Pemerataan Pembangunan

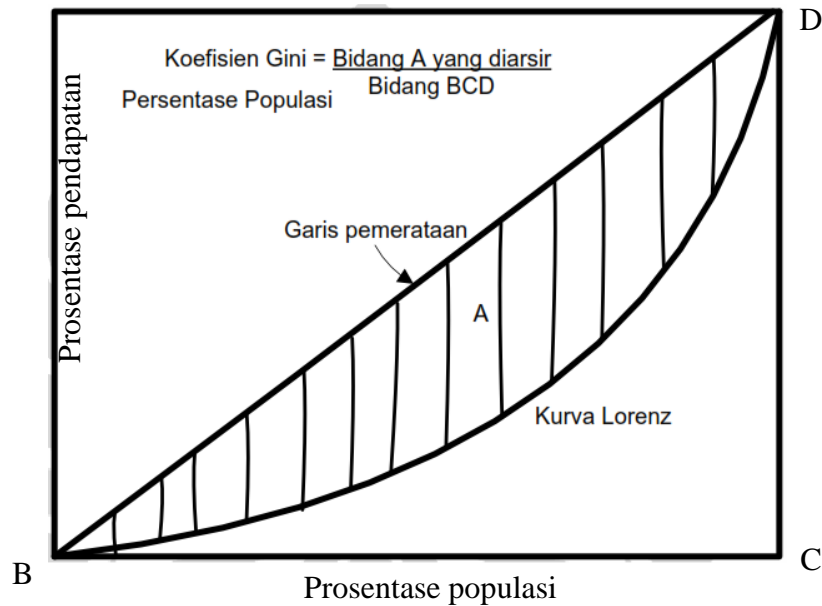
Kajian ini dilakukan dengan mengadopsi ukuran kesenjangan pembangunan dengan Koefisien Gini. Koefisien Gini (Gini Ratio) adalah salah satu ukuran yang paling sering digunakan untuk mengukur tingkat ketimpangan pendapatan secara menyeluruh. Adapun rumus umum koefisien Gini diperlihatkan pada Persamaan 1.

$$GR = 1 - \sum_{i=1}^n fp_i * (Fc_i + Fc_{i-1}) \dots\dots\dots (1)$$

dengan:

- GR : Koefisien Gini (Gini Ratio)
- fp_i : frekuensi penduduk dalam kelas pengeluaran ke-i
- Fc_i : frekuensi kumulatif dari total pengeluaran dalam kelas pengeluaran ke-i
- Fc_{i-1} : frekuensi kumulatif dari total pengeluaran dalam kelas pengeluaran ke (i-1)

Ide dasar perhitungan koefisien Gini sebenarnya berasal dari upaya pengukuran luas suatu kurva yang menggambarkan distribusi pendapatan untuk seluruh kelompok pendapatan. Kurva tersebut dinamakan kurva Lorenz yaitu sebuah kurva pengeluaran kumulatif yang membandingkan distribusi dari suatu variabel tertentu (misalnya pendapatan) dengan distribusi uniform (seragam) yang mewakili persentase kumulatif penduduk. Guna membentuk koefisien Gini, grafik persentase kumulatif penduduk (dari termiskin hingga terkaya) digambar pada sumbu horizontal dan persentase kumulatif pengeluaran (pendapatan) digambar pada sumbu vertikal (Gambar 1).



Gambar 1 Kurva Lorenz

Sumber: Todaro dan Smith (2011)

Pada Gambar 1, besarnya ketimpangan digambarkan sebagai daerah yang diarsir. Sedangkan Koefisien Gini atau Gini Ratio adalah rasio (perbandingan) antara luas bidang A yang diarsir tersebut dengan luas segitiga BCD. Dari gambaran tersebut dapat dikatakan bahwa bila pendapatan didistribusikan secara merata dengan sempurna, maka semua titik akan terletak pada garis diagonal. Artinya, daerah yang diarsir akan bernilai nol karena daerah tersebut sama dengan garis diagonalnya. Dengan demikian angka koefisiennya sama dengan nol. Sebaliknya, bila hanya satu pihak saja yang menerima seluruh pendapatan, maka luas daerah yang diarsir akan sama dengan luas segitiga, sehingga Koefisien Gini bernilai satu.

Oleh sebab itu, dapat disimpulkan bahwa suatu distribusi pendapatan dikatakan makin merata bila nilai Koefisien Gini mendekati nol (0), sedangkan makin tidak merata suatu distribusi pendapatan maka nilai Koefisien Gini-nya makin mendekati satu. Kriteria ketimpangan pendapatan berdasarkan Koefisien Gini (Susanti et al 2007 dalam Laksani, 2010) adalah sebagai berikut:

- Lebih kecil dari 0.4: tingkat ketimpangan rendah
- Antara 0.4-0.5: tingkat ketimpangan moderat
- Lebih tinggi dari 0.5: tingkat ketimpangan tinggi

Pendekatan yang Digunakan

Dalam penelitian ini, variabel pendapatan akan diwakili oleh kecepatan sebagai indikator keberhasilan penanganan infrastruktur jalan yang dilaksanakan. Disusun berbagai skenario penanganan infrastruktur jalan sehingga akan terjadi perubahan tingkat kecepatan yang berbeda-beda antar skenario. Penanganan diasumsikan terjadi selama 5 tahun, dan kemudian akan dibandingkan tingkat ketimpangan pembangunan yang terjadi pada awal tahun dan akhir tahun ke 5 dengan melihat nilai Koefisien Gini berdasarkan tingkat

kecepatan yang dimiliki.

Skenario penanganan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Skenario 1: bobot peningkatan sama untuk seluruh wilayah. Seluruh wilayah mendapatkan peningkatan kecepatan 10% per tahun.
- b. Skenario 2: terbobot terbalik. Kecepatan terendah memperoleh porsi tertinggi, kecepatan tertinggi memperoleh porsi terendah.
- c. Skenario 3: terbobot terbalik berdasarkan rerata. Kecepatan terendah memperoleh porsi tertinggi, kecepatan rerata memperoleh porsi terendah. Wilayah dengan kecepatan di atas rerata tidak mendapatkan alokasi anggaran pada tahun tersebut.
- d. Skenario 4: terbobot terbalik berdasar SPM. Kecepatan terendah memperoleh porsi tertinggi, kecepatan pada tingkat SPM memperoleh porsi terendah. Wilayah dengan kecepatan di atas SPM tidak mendapatkan alokasi anggaran pada tahun tersebut

Data yang digunakan adalah data berbasis desa yang bersumber pada Data Potensi Desa. Dalam perhitungan akan diperhatikan jumlah penduduk miskin yang ada pada wilayah tersebut, sehingga akan dilihat pengaruh penanganan terhadap keseluruhan penduduk dan penduduk miskin. Pengolahan data dilakukan dengan MS Access dan MS Excel.

HASIL PENGOLAHAN DATA

Kecepatan perjalanan yang dihasilkan dari berbagai skenario pada seluruh wilayah Indonesia pada 5 tahun penanganan adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Rerata Kecepatan Perjalanan pada Berbagai Skenario Penanganan (km/jam)

Skenario penanganan	Tahun ke - 0	Tahun ke - 1	Tahun ke - 2	Tahun ke - 3	Tahun ke - 4	Tahun ke - 5	Pertumbuhan rerata (%)
0	22,27	22,27	22,27	22,27	22,27	22,27	0,0%
1	22,27	24,50	26,95	29,64	32,60	35,86	10,0%
2	22,27	23,59	24,97	26,42	27,94	29,53	5,8%
3	22,27	22,75	24,08	25,47	26,92	28,44	5,0%
4	22,27	24,16	25,87	27,40	28,78	30,03	6,2%

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Catatan: skenario penanganan 0 adalah skenario tanpa penanganan apapun, dengan asumsi kondisi tetap seperti sekarang

Peningkatan kecepatan berdasarkan masing-masing skenario memperlihatkan besaran yang berbeda-beda. Peningkatan terbesar dimiliki oleh penanganan skenario 1 yang memberikan peningkatan sebesar 10% per tahun untuk semua wilayah, diikuti skenario 4 dengan peningkatan 6,2% per tahun, skenario 2 (5,8%) dan skenario 3 (5,0%). Namun demikian, besaran pertumbuhan yang diterima tidak menjamin menurunnya tingkat kesenjangan yang terjadi.

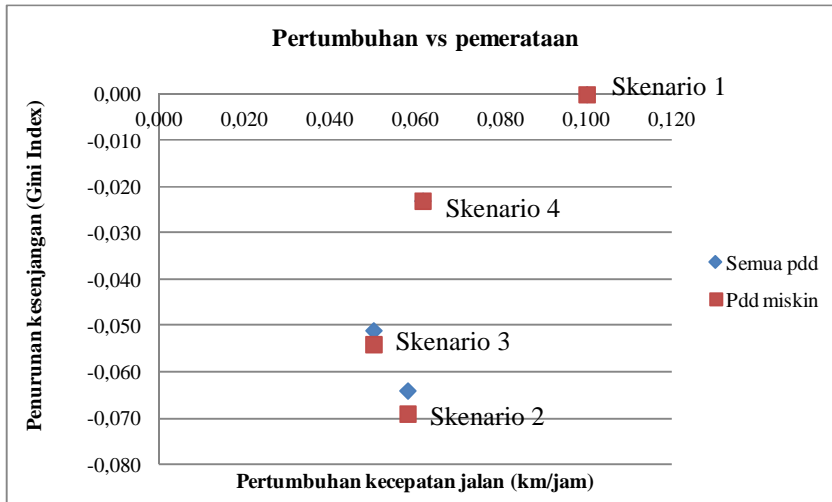
Hasil perhitungan tingkat kesenjangan berdasarkan perhitungan nilai Koefisien Gini pada berbagai skenario penanganan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Nilai Koefisien Gini pada Berbagai Skenario Penanganan

Skenario penanganan	Tahun 1		Tahun 5		Selisih	
	Sasaran: Semua penduduk	Sasaran: Penduduk miskin	Sasaran: Semua penduduk	Sasaran: Penduduk miskin	Sasaran: Semua penduduk	Sasaran: Penduduk miskin
1	0,397	0,380	0,397	0,380	0,000	0,000
2	0,397	0,380	0,333	0,311	-0,064	-0,069
3	0,397	0,380	0,347	0,326	-0,051	-0,054
4	0,397	0,380	0,375	0,356	-0,023	-0,023

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa skenario 1 yang memberikan pertumbuhan tertinggi ternyata tidak menimbulkan perubahan apapun dalam tingkat kesenjangan yang terjadi. Dengan memperhatikan kondisi penerima manfaat sebagai total dan penduduk miskin, penurunan kesenjangan terbesar terjadi pada skenario penanganan 2, yaitu sebesar -0,064 (semua penduduk) dan -0,069 (penduduk miskin), diikuti skenario penanganan 3 sebesar -0,051 (semua penduduk) dan -0,054 (penduduk miskin) dan skenario penanganan 4 sebesar -0,023 (sama untuk semua penduduk dan penduduk miskin). Secara grafis, hasil pengolahan data pertumbuhan dan pemerataan penanganan jalan disajikan dalam Gambar 2.



Gambar 2 Matrik Pertumbuhan dan Pemerataan Skenario Penanganan Jalan

ANALISIS

Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa skenario pertumbuhan tidak selalu linier dengan pemerataan yang terjadi. Hal ini sesuai dengan kajian literatur yang dilakukan pada kasus di Indonesia bahwa pertumbuhan ekonomi yang dilakukan tidak diikuti oleh pemerataan pembangunan, baik pada era pemerintahan Orde Baru maupun setelah terjadinya reformasi. Prioritas tinggi pada pertumbuhan ekonomi diindikasikan hanya akan meningkatkan pendapatan kelompok atas (the have) dan meninggalkan semakin jauh pendapatan kelompok miskin (the poor). Hal ini cukup ironis di tengah berbagai kebijakan pemerintah yang selalu menekankan perhatian pada pemerataan maupun perhatian pada kelompok miskin (pro poor).

Fakta tersebut menunjukkan bahwa diperlukan adanya keberpihakan dari pemegang kebijakan terhadap arah kebijakan pembangunan di masa mendatang, bukan hanya dalam bentuk dokumen kebijakan, namun juga pada implementasi dalam kegiatan dan penganggaran. Adanya keberpihakan untuk memberikan perhatian pada kawasan yang miskin dan tertinggal akan mampu meningkatkan kesejahteraan wilayah tersebut untuk mengejar ketinggalan dibanding wilayah yang lebih maju. Intervensi infrastruktur, sebagaimana disampaikan dalam kajian diharapkan mampu mendukung terjadinya pemerataan pembangunan dengan adanya dukungan pada masyarakat miskin dalam melakukan kegiatan sosial ekonomi untuk mencapai kesejahteraan.

Meskipun demikian tetap diperlukan adanya kajian untuk menilai seberapa besar manfaat sosial ekonomi yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur. Hal ini untuk menjaga agar penganggaran infrastruktur yang berbiaya besar akan memenuhi kriteria efisien dan efektif.

KESIMPULAN

- a. Skenario 2 yang mengalokasikan infrastruktur berdasarkan prioritas terbalik terhadap kualitas infrastruktur akan memberikan pemerataan yang paling besar.
- b. Keberpihakan pemegang kebijakan terhadap pemerataan pembangunan diperlukan, bukan hanya dalam bentuk dokumen kebijakan, namun juga pengalokasian kegiatan dan anggaran.
- c. Tetap diperlukan adanya analisis kelayakan ekonomi dan sosial untuk menjaga agar penganggaran infrastruktur yang diberikan memenuhi kriteria efisiensi dan efektifitas penganggaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada pengelola Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) yang memberikan kesempatan mengakses data dan referensi terkait.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. 2012. *Infrastructure for supporting inclusive growth and poverty reduction in Asia*. Mandaluyong City, Philippines: ADB
- Brenneman, A & Kerf, M. 2002 *Infrastructure & Poverty Linkages, A Literature Review*. New York: The World Bank
- Laksani, C. S. 2010. *Analisis Pro-Poor Growth di Indonesia melalui Identifikasi Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi terhadap Ketimpangan Pendapatan dan Kemiskinan*. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (tidak dipublikasikan)
- Sekretariat Negara. 2010. *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2010 Tentang Program Pembangunan Yang Berkeadilan*. Jakarta: Setneg
- Susastro, H., Budiman, A., Triswati, N., Alisjahbana, A., Adiningsih, S. 2005. *Pemikiran dan Permasalahan Ekonomi di Indonesia dalam Setengah Abad Terakhir, Buku 3 (1996 – 1982) Paruh Pertama Ekonomi Orde Baru (cetakan pertama)*. Yogyakarta: Kanisius
- Todaro, M. P., Smith, S. C. 2011. *Economic Development (11th edition)*. New Jersey: Prentice Hall