

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Pembangunan adalah kemajuan yang diharapkan oleh setiap negara. Pembangunan adalah perubahan yang terjadi pada semua struktur ekonomi dan sosial. Selain itu pembangunan adalah rangkaian dari upaya dan proses yang terencana, terpadu, bertahap dan berkesinambungan dalam berbagai bidang. Pembangunan juga bagian dari suatu proses yang mencakup pembentukan institusi-institusi baru, pembangunan industri-industri alternatif, perbaikan kapasitas tenaga kerja untuk menghasilkan produk dan jasa yang lebih baik, identifikasi pasar-pasar baru, alih ilmu pengetahuan, dan pengembangan perusahaan-perusahaan baru. Disebabkan pembangunan adalah suatu proses, maka diperlukan keterkaitan antar sektor perekonomian. Tanpa keterkaitan antar sektor, maka proses pembangunan tidak dapat berjalan dengan baik karena masing-masing sektor tidak dapat berdiri sendiri melainkan saling terkait (Arsyad, 1999).

Indonesia yang mempunyai luas wilayah 5.193.250 km<sup>2</sup> dan terdiri dari banyak pulau menjadikannya sebuah tantangan tersendiri untuk pemeratakan pembangunan disetiap wilayah guna meningkatkan perekonomian. Usaha untuk meningkatkan perekonomian ini salah satunya memerlukan dukungan infrastruktur yang memadai. Dukungan dari infrastruktur ini berguna untuk

mencegah terjadinya pereconomian yang cepat panas (*overheated*) dikarenakan terhambatnya respon dari sisi pasokan (*supply*) terhadap sisi permintaan (*demand*).

Berbagai kajian empirik yang telah dilaksanakan menunjukkan, bahwa infrastruktur yang memadai akan memberikan kontribusi terhadap kenaikan pertumbuhan ekonomi. IDB (*Islamic Development Bank*) 2010 melaporkan, bahwa kenaikan investasi infrastruktur sebesar satu persen di Indonesia akan memberikan kontribusi 0,3 persen terhadap PDB. Selaras dengan hal tersebut, menunjukkan bahwa sektor konstruksi yang hasil akhirnya berupa infrastruktur adalah salah satu sektor yang memiliki peran yang cukup besar dalam mendorong pereconomian nasional maupun lokal. Sektor ini terus tumbuh sejalan dengan pembangunan yang dilakukan oleh suatu negara. Sektor konstruksi dalam perkembangannya telah menjadi salah satu penggerak pereconomian karena sektor konstruksi dapat menimbulkan dampak pengganda atau "*multiplier effect*" (Sutjipto A.). Wujud akhir dari aktivitas sektor konstruksi sendiri meliputi saran prasarana infrastruktur seperti bangunan rumah sakit, sekolah, gedung perkantoran, rumah, drainase, jalan, jembatan, bendungan, rel kereta api, pelabuhan, bandara, irigasi dan sistem pertanian, telekomunikasi, jaringan listrik dan sebagainya.

Pentingnya sektor konstruksi tidak hanya terkait dengan ukurannya tetapi juga terkait perannya dalam pertumbuhan ekonomi (Dlamini, 2012). Analisis ekonometrik Cope Verde untuk menguji apakah konstruksi berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi, menyimpulkan bahwa kegiatan konstruksi mengikuti pertumbuhan ekonomi (Lopes *et al*, 2011). Menurut pandangan Keynesian, seperti

di sektor lain, peningkatan pengeluaran untuk sektor konstruksi memacu pertumbuhan ekonomi.

Selain itu, iklim usaha di sektor konstruksi yang kondusif dipengaruhi oleh banyak faktor, antara lain melalui dukungan regulasi pemerintah, kebijakan-kebijakan sektoral, *good governance*, struktur usaha, komposisi besaran market *supply* dan *demand* dan pertumbuhan ekonomi.

Berdasarkan publikasi Menteri Pekerjaan Umum tahun 2005, yang berjudul Prospek Pembangunan Infrastruktur di Indonesia, ketersediaan infrastruktur seperti jalan, pelabuhan, bandara, sistem penyediaan tenaga listrik, irigasi, sistem penyediaan air bersih, dan lain sebagainya yang merupakan *Social Overhead Capital*, memiliki keterkaitan sangat kuat dengan tingkat perkembangan wilayah, yang antara lain dicirikan oleh laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Menyadari hal tersebut, Pemerintah Indonesia menjadikan pembangunan infrastruktur sebagai prioritas utama dalam program pembangunan nasional.

Semua provinsi di Indonesia mendapatkan porsi pembangunan infrastruktur disesuaikan dengan karakteristik wilayah serta maksud dari pembangunan infrastruktur itu sendiri. Provinsi Papua, provinsi yang berada di Indonesia bagian timur merupakan provinsi yang menjadi salah satu prioritas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019. Pemerintah Indonesia mengalokasikan proyek infrastruktur sebanyak 80 proyek di Provinsi Papua. Keberadaan infrastruktur seperti jalan raya dan jembatan di Provinsi Papua

akan membuka akses bagi masyarakat dalam melaksanakan aktivitas ekonomi. Pembangunan infrastruktur yang baik akan menjadi jaminan lancarnya pergerakan barang dan jasa sehingga mampu meningkatkan nilai tambah perekonomian. Menurut berita yang dikeluarkan oleh Bappeda Provinsi Papua, pembangunan berupa infrastruktur transportasi dapat menyerap sekitar 500.000 tenaga kerja dan mendorong masuknya investasi dalam tiga tahun terakhir (2010-2012) yang mencapai 10 triliun rupiah.

Infrastruktur jalan yang memadai diharapkan mampu untuk mendorong konektivitas pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan pusat produksi mengingat kondisi topografi wilayah Papua yang bervariasi mulai dari dataran rendah hingga perbukitan yang terjal. Jalan Trans Papua dengan periode pembangunan tahun 2009-2014 sebagai contoh, merupakan salah satu infrastruktur yang ditujukan untuk membuka daerah terisolir dan mengatasi kesenjangan pembangunan antar wilayah. Semenjak adanya jalan Trans Papua ini antar kota yang semula hanya bisa dicapai dengan pesawat dapat dicapai dengan jalur darat yang juga berdampak kepada harga barang di pasar yang menjadi lebih murah.

Dalam laporan Perkembangan Pembangunan Papua 2014 yang menggunakan asumsi, menyatakan bahwa terdapat korelasi antara tingkat kepadatan jalan dan tingkat pendapatan per kapita dalam suatu perekonomian. Semakin tinggi pendapatan per kapita wilayah kepadatan jalannya cenderung tinggi pula. Tabel 1.1. memperlihatkan bahwa posisi Provinsi Papua relatif tidak lebih baik dibandingkan provinsi lain di Indonesia meskipun pendapatan per kapita tinggi, namun Provinsi Papua mengalami defisiensi infrastruktur jalan.

**TABEL 1.1.**  
**Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Per Kapita dan Kerapatan Jalan**  
**Provinsi Tahun 2012**

Provinsi	PDRB per kapita (Ribu Rp)	Kerapatan Jalan (%)	Provinsi	PDRB per kapita (Ribu Rp)	Kerapatan Jalan (%)
DKI Jakarta	111.913	1.068,36	Bengkulu	13.522	38,99
DIY	16.054	146,56	Aceh	20.164	38,71
Bali	20.948	130,28	Sulawesi Tenggara	13.112	30,71
Jawa Timur	26.274	95,37	Kep. Bangka Belitung	26.784	29,93
Jawa Tengah	16.864	88,75	Sulawesi Tengah	21.052	29,73
Jawa Barat	21.274	72,08	Kalimantan Selatan	20.051	29,28
Sulawesi Selatan	22.151	69,68	Riau	79.786	27,25
Banten	19.038	66,81	Jambi	22.508	24,81
Sulawesi Utara	22.624	57,89	Sumatera Selatan	26.742	17,86
Lampung	18.460	56,44	Maluku Utara	6.929	16,72
Kep. Riau	50.174	54,95	Maluku	8.134	15,39
Sumatera Barat	22.035	52,36	Kalimantan Barat	16.421	10,00
Sumatera Utara	26.185	49,50	Kalimantan Tengah	23.987	8,96
NTB	10.691	43,55	Papua Barat	61.462	8,24
Gorontalo	10.703	40,85	Kalimantan Timur	111.210	7,22
Sulawesi Barat	17.012	40,62	<b>Papua</b>	<b>30.713</b>	<b>5,06</b>
NTT	7.236	39,95			

Sumber: Badan Pusat Statistik 2012 dalam Statistik Kementerian PU 2013

Sedangkan dalam Tabel 1.2. menunjukkan bahwa PDRB dari sembilan sektor cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya, kecuali sektor pertambangan dan penggalian yang setelah tahun 2008 justru mengalami penurunan hingga tahun 2012. Sektor konstruksi adalah salah satu sektor yang

mengalami peningkatan, pada tahun 2008 yang semula berjumlah 1.452.252,53 juta rupiah pada tahun 2010 mengalami peningkatan sejumlah 1.668.187,35 juta rupiah dan terus meningkat hingga tahun 2012 menjadi 2.712.615 juta rupiah. Hal ini menunjukkan bahwa sektor konstruksi di Provinsi Papua menjadi salah satu sektor yang memberi kontribusi dalam meningkatkan perekonomian daerah.

**TABEL 1.2.**  
**Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Papua Atas Dasar Harga Konstan 2000 Menurut Lapangan Usaha 2008-2012 (Juta Rupiah)**

No.	Lapangan Usaha	Tahun				
		2008	2009	2010	2011	2012')
1.	Pertanian	3.419.069,87	3.563.404,38	3.700.324,36	3.850.080,81	4.070.083,96
2.	Pertambangan & Penggalian	8.574.104,74	11.495.767,48	9.475.035,05	7.089.380,50	6.079.379,55
3.	Industri Pengolahan	485.598,94	515.784,28	558.797,28	588.774,81	602.629,17
4.	Listrik, Gas & Air Bersih	45.989,78	48.651,16	51.568,65	54.159,02	57.949,35
5.	Bangunan	1.452.252,53	1.668.187,35	2.041.293,33	2.378.489,84	2.712.615,48
6.	Perdagangan, Hotel & Restoran	1.360.778,24	1.518.245,15	1.677.490,40	1.840.838,45	2.031.321,04
7.	Pengangkutan & Komunikasi	1.344.367,05	1.536.705,18	1.747.416,21	1.910.113,17	2.092.470,62
8.	Keuangan, Persewaan, & Js. Prsh.	515.544,72	745.119,95	792.777,25	858.343,32	915.164,20
9.	Jasa-Jasa	1.734.135,72	2.046.579,57	2.355.386,19	2.637.638,49	2.874.560,48
<b>PDRB Dengan Tambang</b>		<b>18.931.841,59</b>	<b>23.138.444,49</b>	<b>22.400.088,73</b>	<b>21.436.173,85</b>	<b>24.616.649,43</b>

Ket : ') Angka yang diperbaiki

Sumber: Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Papua Tahun 2012-2013

**TABEL 1.3.**  
 Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Papua menurut Lapangan Usaha Atas Dasar  
 Harga Konstan 2000, Tahun 2008-2012 (Persen)

No.	Lapangan Usaha	Provinsi Papua
1.	Pertanian	17,42
2.	Pertambangan & Penggalian	39,81
3.	Industri Pengolahan	2,57
4.	Listrik, Gas & Air Bersih	0,24
5.	Bangunan	9,57
6.	Perdagangan, Hotel & Restoran	7,88
7.	Pengangkutan & Komunikasi	8,06
8.	Keuangan, Persewaan, & Js. Prsh.	3,56
9.	Jasa-Jasa	10,37

Sumber: Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Papua Tahun 2012-2013

Kemudian dalam Tabel 1.3. mengenai Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Papua pada tahun 2008-2012, sektor pertambangan dan penggalian merupakan sektor dengan pertumbuhan ekonomi paling tinggi sebesar 39,81 persen, kemudian sektor pertanian dengan pertumbuhan ekonomi sebesar 17,42 persen dan disusul sektor jasa-jasa sebesar 10,37 persen. Sektor konstruksi mempunyai pertumbuhan sebesar 9,57 persen. Sektor listrik, gas, dan air bersih merupakan sektor yang mempunyai pertumbuhan ekonomi paling rendah, yaitu sebesar 0,24 persen.

Dari uraian latar belakang dan beberapa data yang dijabarkan diatas terlihat bahwa sektor konstruksi menjadi salah sektor yang mempunyai peran cukup penting dalam pembangunan wilayah Provinsi Papua. Kontribusi sektor konstruksi terhadap produk domestik regional bruto dalam kurun waktu lima tahun juga terus mengalami peningkatan. Oleh karena itu, pada kesempatan ini

penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**ANALISIS KONTRIBUSI SEKTOR KONSTRUKSI TERHADAP PEREKONOMIAN PROVINSI PAPUA (PENDEKATAN ANALISIS INPUT-OUTPUT)**”.

### **B. Batasan Masalah Penelitian**

Untuk memfokuskan pada tujuan penelitian maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian ini. Adapun yang menjadi ruang lingkup adalah sebagai berikut:

1. Wilayah yang dijadikan obyek penelitian adalah Provinsi Papua.
2. Data yang dianalisis adalah data Input-Output Sektor Konstruksi Provinsi Papua Tahun 2010.

### **C. Rumusan Masalah Penelitian**

1. Bagaimana kontribusi sektor konstruksi dalam struktur ekonomi Provinsi Papua?
2. Bagaimana keterkaitan sektor konstruksi terhadap sektor-sektor perekonomian lainnya di Provinsi Papua, baik keterkaitan ke depan maupun keterkaitan ke belakang?
3. Bagaimana dampak pengganda sektor konstruksi dan sektor-sektor perekonomian di Provinsi Papua?

### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan dari uraian diatas penelitian ini memiliki beberapa tujuan, yaitu untuk:

1. Mengetahui kontribusi sektor konstruksi dalam struktur ekonomi Provinsi Papua.

2. Mengetahui keterkaitan sektor konstruksi terhadap sektor-sektor perekonomian lainnya di Provinsi Papua, baik keterkaitan ke depan maupun keterkaitan ke belakang.
3. Mengetahui dampak pengganda sektor konstruksi dan sektor-sektor perekonomian di Provinsi Papua.

#### **E. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan pertimbangan pemerintah dalam menerapkan kebijakan maupun strategi yang berkaitan dengan sektor konstruksi.

2. Manfaat Bagi Fakultas

Hasil penelitian ini sebagai tambahan atau pelengkap kepustakaan ilmiah yang ada pada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Yogyakarta dan merupakan tambahan informasi bagi pihak-pihak yang memerlukannya.

3. Manfaat Bagi Peneliti

Penelitian ini merupakan penerapan ilmu yang telah diperoleh selama kuliah dengan kenyataan sesungguhnya, sehingga dengan demikian ilmu pengetahuan yang telah diterima dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.