

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur, khususnya infrastruktur jalan, merupakan salah satu pilar utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan investasi di suatu daerah. Infrastruktur jalan yang memadai tidak hanya memperlancar arus barang dan jasa, tetapi juga meningkatkan konektivitas antarwilayah, yang pada gilirannya dapat menarik minat investor untuk menanamkan modalnya. Menurut Yusuf et al. (2025), pembangunan infrastruktur jalan memiliki peran vital dalam meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat dengan mempercepat waktu tempuh dan memperlancar aktivitas ekonomi. (Yusuf et al., n.d.)

Beberapa studi sebelumnya menunjukkan hasil yang beragam terkait pengaruh infrastruktur jalan terhadap investasi. Misalnya, penelitian oleh Mitakda (2021) menemukan bahwa infrastruktur jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap realisasi investasi asing di lima provinsi di Indonesia. Sebaliknya, studi oleh Komuna et al. (2021) menunjukkan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Manado, yang dapat menjadi indikator peningkatan investasi. (Haryanto, 2013)

Fenomena kesenjangan dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare mencerminkan ketidakseimbangan antara kebutuhan transportasi yang meningkat dengan kualitas dan kapasitas jalan yang tersedia. Meskipun pemerintah telah mengalokasikan anggaran untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan, masih terdapat berbagai permasalahan, seperti jalan yang sempit, berlubang, dan kurangnya infrastruktur pendukung, yang dapat menghambat aktivitas ekonomi dan investasi.

Salah satu contoh nyata adalah kondisi jalan penghubung utama antara Kota Parepare dengan daerah sekitarnya yang masih mengalami keterbatasan kapasitas. Kemacetan sering terjadi akibat peningkatan jumlah kendaraan, terutama pada jalur yang menghubungkan pelabuhan dan kawasan industri. Selain itu, masih terdapat jalan-jalan yang mengalami kerusakan akibat kurangnya perawatan, menyebabkan tingginya biaya logistik dan berkurangnya daya tarik bagi investor.

Secara hukum, pembangunan infrastruktur jalan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Undang-undang ini menegaskan bahwa jalan merupakan prasarana dasar dalam pelayanan umum dan pemanfaatan sumber daya ekonomi, serta bagian dari sistem transportasi nasional yang bertujuan mencapai konektivitas

antarpusat kegiatan, keseimbangan, dan pemerataan pembangunan antardaerah dalam kesatuan ekonomi nasional. Implementasi undang-undang ini di Kota Parepare memerlukan komitmen dan koordinasi yang kuat antara pemerintah pusat, provinsi, dan kota untuk memastikan perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.(Gn, R. M. G., & Iriantoro, A., 2023)

(Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 2005). Investasi Pemerintah adalah penempatan sejumlah dana dan/atau barang oleh pemerintah pusat dalam jangka panjang untuk investasi pembelian surat berharga dan investasi langsung,yang mampu mengembalikan nilai pokok ditambah dengan manfaat ekonomi, sosial, dan/atau manfaat lainnya dalam jangka waktu tertentu (Burhanuddin, 2012)

Investasi pemerintah memainkan peran krusial dalam pembangunan infrastruktur, terutama di daerah-daerah yang sedang berkembang seperti Kota Parepare. Infrastruktur yang baik tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi, tetapi juga meningkatkan kualitas hidup masyarakat melalui akses yang lebih baik terhadap layanan dasar dan fasilitas publik. Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), infrastruktur yang memadai dapat mendorong investasi swasta dan menciptakan lapangan kerja,

sehingga menciptakan suatu siklus pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Bappenas, 2021).

Investasi pemerintah ini mencakup alokasi dana oleh pemerintah, baik melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), untuk membiayai proyek-proyek strategis yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Infrastruktur jalan berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan menarik investasi pemerintah. Di Kota Parepare, pembangunan jalan yang baik dapat meningkatkan mobilitas, aksesibilitas, serta efisiensi distribusi barang dan jasa, sehingga berpotensi mengoptimalkan penggunaan anggaran serta meningkatkan daya tarik investasi. Selain itu, penelitian ini relevan untuk memberikan rekomendasi kebijakan berbasis data guna mendukung pembangunan daerah dan kesejahteraan masyarakat.

Penelitian ini memiliki relevansi yang tinggi terhadap perkembangan wilayah serta memberikan kontribusi bagi dunia akademik dan kebijakan publik. Infrastruktur jalan merupakan komponen vital dalam mendukung mobilitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa Kota Parepare, yang memiliki posisi strategis sebagai jalur transportasi utama di Sulawesi Selatan, membutuhkan investasi yang memadai untuk meningkatkan kualitas dan kapasitas infrastrukturnya. Investasi, baik dari pemerintah

maupun sektor swasta, berperan penting dalam mempercepat pembangunan tersebut, namun sejauh mana dampaknya terhadap perkembangan infrastruktur masih perlu diteliti lebih lanjut.

Kota Parepare, yang terletak di Sulawesi Selatan, menghadapi tantangan dalam pengembangan infrastruktur yang optimal. Meskipun memiliki potensi sumber daya alam dan lokasi strategis, investasi infrastruktur sering kali terhambat oleh masalah perencanaan yang kurang efektif dan alokasi anggaran yang tidak memadai. Berdasarkan laporan dari Badan Pusat Statistik (BPS), Kota Parepare membutuhkan peningkatan signifikan dalam transportasi dan utilitas untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif. Penelitian ini akan fokus pada infrastruktur utama di Kota Parepare, yaitu infrastruktur jalan, yang berperan penting dalam mendukung mobilitas dan aktivitas ekonomi.

Infrastruktur yang baik akan berdampak pada peningkatan konektivitas, mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, serta meningkatkan akses masyarakat terhadap layanan publik. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam tentang pengaruh Pembangunan infrastruktur jalan terhadap investasi pemerintah di Kota Parepare serta memberikan rekomendasi strategis bagi pihak yang berkepentingan. Pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan menarik

investasi pemerintah. Namun, terdapat kesenjangan antara kebutuhan infrastruktur yang memadai dan kondisi aktual di lapangan, yang dapat menghambat laju investasi dan perkembangan ekonomi daerah.

Tabel 1. 1
Data Time Series Infrastruktur dan Investasi

TAHUN	REALISASI INFRASTRUKTUR	INVESTASI
2019	Rp 17.500.434.135	Rp 237.808.252.544
2020	Rp 22.084.749.988	Rp 173.271.179.428
2021	Rp 35.551.281.015	Rp 174.818.305.412
2022	Rp 68.807.081.629	Rp 176.133.772.804
2023	Rp 54.612.248.278	Rp 197.109.620.355

Sumber : Data tahunan Dinas PUPR bidang Bina Marga

Berdasarkan data yang diperoleh, terdapat variasi signifikan dalam nilai realisasi anggaran dan investasi dari tahun ke tahun. Pada tahun 2019, alokasi anggaran tercatat sebesar 175.004.341.35, sementara nilai investasi yang terealisasi mencapai 237.808.252.544. Pada tahun berikutnya, 2020, terjadi peningkatan anggaran menjadi 220.847.499.88, tetapi nilai investasi justru mengalami penurunan menjadi 173.271.179.428.

Pada tahun 2021, alokasi anggaran mengalami lonjakan drastis menjadi 355.512.810.15, dengan nilai investasi yang relatif stabil di angka 174.818.305.412. Tren kenaikan alokasi anggaran terus berlanjut hingga 2022, di mana anggaran meningkat tajam menjadi 688.070.816.29, sedangkan investasi sedikit meningkat menjadi 176.133.772.804. Namun, pada tahun 2023, anggaran mengalami

sedikit penurunan menjadi 546.122.482.78, sementara nilai investasi meningkat signifikan menjadi 197.109.620.355.

Dari tren ini, dapat diamati bahwa meskipun alokasi anggaran mengalami kenaikan yang cukup drastis selama beberapa tahun, investasi yang terealisasi tidak selalu mengalami peningkatan yang sebanding.

B. Rumusan Masalah

Apakah Pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh terhadap investasi pemerintah di Kota Parepare?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui apakah investasi pemerintah berpengaruh terhadap Pembangunan infrastruktur di Kota Parepare.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bacaan perpustakaan serta wawasan ilmu pengetahuan khususnya pada jurusan Ekonomi Pembangunan. Diharapkan dapat memperkaya literatur, referensi dan bahan-bahan informasi ilmiah. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan terhadap penelitian-penelitian sejenis di masa yang akan datang. Penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai sarana untuk mengaplikasikan berbagai teori yang diperoleh di bangku kuliah, menambah pengalaman dan sarana latihan dalam

memecahkan masalah-masalah yang ada di masyarakat sebelum terjun dalam dunia kerja.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian dapat membantu pemerintah dalam merumuskan rencana investasi yang lebih strategis dan sesuai dengan kebutuhan infrastruktur masyarakat.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Pembangunan

Pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan, Siagian (2008) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara, dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation building)”. Adapun pembangunan menurut Aprillia (2014) adalah perubahan yang berguna menuju suatu sistem sosial dan ekonomi yang diputuskan sebagai kehendak suatu bangsa.

Menurut Todaro dan Smith (2004). Pembangunan merupakan suatu kenyataan fisik sekaligus tekad suatu masyarakat untuk berupaya sekeras mungkin melalui serangkaian kombinasi proses sosial, ekonomi, institusional demi mencapai kehidupan yang serba lebih baik. Apapun komponen spesifik atas “Kehidupan yang lebih baik” itu, bertolak dari tiga nilai pokok di atas, proses pembangunan disemua masyarakat paling tidak harus memiliki tiga tujuan inti sebagai berikut :

- a. Peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok; seperti pangan, sandang, papan, kesehatan, dan perlindungan keamanan.
- b. Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan, tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai kultural dan kemanusiaan, yang kesemuanya itu tidak hanya untuk memperbaiki kesejahteraan materil, melainkan juga menumbuhkan harga diri pada pribadi dan bangsa yang bersangkutan.
- c. Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu serta bangsa secara keseluruhan, yakni dengan membebaskan mereka dari belitan sikap menghamba dan ketergantungan, bukan hanya terhadap orang atau negara/bangsa lain, namun juga terhadap setiap kekuatan yang berpotensi merendahkan nilai kemanusiaan mereka (Latif, 2022)

Pembangunan merupakan salah satu hal yang sangat penting dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Menurut Subandi (2014) bahwa pembangunan

ekonomi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh suatu negara untuk mengembangkan kegiatan atau aktivitas ekonomi guna meningkatkan taraf hidup, kesejahteraan atau kemakmuran masyarakat di suatu daerah atau negara dalam jangka panjang. Kemakmuran itu sendiri dapat ditunjukkan dengan meningkatnya pendapatan perkapita masyarakat di daerah atau negara tersebut. (Kamaruddin et al., 2021)

2. Infrastruktur

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan infrastruktur sebagai prasarana. Adanya ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hal yang penting dalam rangka pengembangan pembangunan ekonomi di suatu wilayah. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari publik kapital (modal kapital) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan.

Infrastruktur adalah aspek fisik dan finansial yang meliputi jalan raya, kereta api, pelabuhan laut, dan bentuk-bentuk sarana transportasi dan komunikasi ditambah air bersih, listrik, dan pelayanan publik lainnya Todaro (2000). Ramirez dan Esfahani (1999) infrastruktur mempunyai

dampak kuat terhadap pertumbuhan ekonomi.(Polii et al., 2019)

Fox (2004), mendefinisikan infrastruktur sebagai, “those Services derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption”. Moteff (2003), mendefinisikan infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Selanjutnya Vaughn and Pollard (2003), menyatakan infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi.(NSS et al., 2015)

Infrastruktur digolongkan menjadi tipe hard infrastructure dan soft infrastructure. Tipe hard infrastructure diantaranya meliputi jalan raya, jalan kereta api, pelabuhan, dan bandar udara. Tipe soft infrastructure meliputi saluran telepon, internet serta infrastruktur komunikasi dan infrastruktur institusi lainnya yang menjadi pelengkap tipe hard infrastructure (Beyzatlar dan Kustepeli, 2004). Menurut Zou et al. (2008), jenis-jenis infrastruktur antara lain

konstruksi, peralatan, dan mesin-mesin yang digunakan untuk aktivitas pelayanan publik seperti proses produksi dan konsumsi rumah tangga. Infrastruktur juga dibagi menjadi: (1) infrastruktur ekonomi, seperti listrik, telekomunikasi, saluran air, sanitasi, drainase, dan fasilitas transportasi seperti jaringan jalan, kereta api, pelabuhan, dan bandara; (2) infrastruktur sosial, seperti pendidikan dan kesehatan. Berbagai hasil kajian (Canning, 1999; Loncan, 2006; Fedder dan Bogetiic, 2009; Beyzalar dan Kustepeli, 2011; Shi, 2012) membuktikan bahwa infrastruktur mempunyai peran penting dalam memajukan perekonomian, dan sebaliknya taraf perekonomian yang lebih tinggi berpengaruh terhadap ketersediaan infrastruktur yang lebih berkualitas. (Effendi & Asmara, 2014)

J'afar M. (2007) menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait. Infrastruktur seperti ini menjadi jawaban dari kebutuhan negara-negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung

tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri. Problemnya, pembangunan infrastruktur dasar membutuhkan modal besar, yang sering tidak selalu diikuti oleh loncatan perolehan nilai tambahnya (value added). Daerah-daerah terpencil yang dinilai tidak memiliki potensi ekonomi dan sosial budaya yang memadai cenderung ditelantarkan (Hermanto, et al.1995). Terutama jika dikaitkan dengan kriteria-kriteria yang ditentukan pemerintah seperti jumlah penduduk, nilai ekonomi yang akan segera kembali dari investasi yang ditanamkan dan lain-lain. Seperti yang dinyatakan oleh Kasiyanto (1996), bahwa jumlah penduduk di wilayah–wilayah terisolasi di kota sangat sedikit sehingga pemerintah rugi besar kalau mengalokasikan dana besar untuk pembangunan jalan, sebaiknya alokasi dana besar tersebut diarahkan ke kebutuhan lain yang lebih mendesak untuk peningkatan taraf hidup masyarakat. Sebenarnya pemikiran ini sangat benar dan tepat, tetapi sayangnya hanya menolong masyarakat untuk jangka pendek dan hal ini tidak menolong masyarakat untuk mandiri. Namun pemerintah juga perlu menyiapkan infrastruktur yang akan mendorong peningkatan taraf hidup masyarakat dalam jangka panjang melalui akses ke pasar bagi masyarakat merupakan

hal yang sangat penting. Oleh karena itu para pengambil keputusan di tingkat pusat jangan berpandangan myopic (jangka pendek). Alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur di daerah-daerah seperti ini mungkin lebih sering dipandang sebagai beban dan bukan sebagai bentuk investasi bangsa.(NSS et al., 2015)

Menurut pandangan developmentalisme, infrastruktur adalah sektor yang menjadi andalan pembangunan. Infrastruktur merupakan fasilitas yang bisa berpengaruh terhadap jaminan pemenuhan kebutuhan masyarakat sekitar.

Infrastruktur adalah pendorong utama perekonomian. Sarana transportasi mampu memfasilitasi orang, barang, serta jasa yang dibawa dari satu tempat ke tempat lainnya bahkan ke luar negeri sekalipun. Infrastruktur berperan penting guna memudahkan proses produksi, maupun meningkatkan distribusi komoditas ekonomi. Pernyataan tersebut didukung oleh pendapat Ikhsan dalam (Wahyuni, 2009) yang menyatakan bahwa dari sisi langsung pembangunan infrastruktur itu sendiri adalah aktivitas produksi untuk menciptakan, menghasilkan kesempatan untuk kerja. Secara tidak langsung, dengan adanya infrastruktur yang dapat mempengaruhi perkembangan bidang-bidang ekonomi lainnya, terutama pada infrastruktur

dasar yang menghasilkan produktivitas yang lebih tinggi daripada infrastruktur lainnya. Yang pada akhirnya perbaikan infrastruktur dapat mampu meningkatkan keadaan pembangunan, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menekan angka kemiskinan (Hidayat & Azhar, 2022)

Pembangunan infrastruktur sangat diperlukan di dalam proses pertumbuhan ekonomi karena dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, sehingga menciptakan lapangan kerja baru, menurunkan tingkat kemiskinan, dan meningkatkan pendapatan perkapita. Infrastruktur berperan sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Pembangunan infrastruktur yang baik akan menjamin efisiensi, memperlancar pergerakan barang dan jasa, dan meningkatkan nilai tambah perekonomian (Prasetyo & Firdaus, 2009). Ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu faktor pendorong produktivitas daerah (Andy et al., 2019).

Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung antara wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional. Besarnya mobilitas

ekonomi tahun 2001 yang melalui jaringan jalan nasional dan provinsi rata-rata perhari dapat mencapai sekitar 201 juta kendaraan-kilometer (Bappenas, 2003).Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota sertakaitan denga daerah pinggiran atau perdesaan.(Wahyudi & Zapita, 2022)

Menurut UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan merupakan prasana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk pembangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang berada di permukaan tanah dan atau air serta di atas Permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan dalam arti yang luas adalah sepias ruang baik didaratan maupun diatas permukaan air atau diudara yang khusus,patut dan dipergunakan untuk perhubungan lalu lintas antara tempat dipermukaan bumi.(Iriyena et al., 2019)

Jalan merupakan prasarana transportasi darat dan air yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya. Setiap bagian dari jalan, termasuk fasilitas transportasi, tercakup dalam infrastruktur jalan yang merupakan prasarana transportasi darat dan air. Secara ringkas, jalan adalah prasarana transportasi di darat

yang meliputi rambu-rambu lalu lintas dan fasilitas pendukung lalu lintas. Penghubung jalan seperti jembatan, lebar jalan, kualitas jalan, dan pembatas jalan.(Julianto & Jumario, 2017)

Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota serta kaitan dengan daerah belakangnya (hinterland).

Jalan memiliki tujuan dan fungsi bagi perekonomian suatu wilayah. Tujuan dan fungsi tersebut, antara lain :

- a. Dapat membuka akses atau jalan masuk dari suatu wilayah ke wilayah lain, yang disebut sebagai fungsi land acces. Fungsi ini sangat penting untuk meningkatkan PDRB dan mengurangi daerah yang tertinggal.
- b. Jalan berfungsi untuk pelayanan masyarakat setempat (community servicefunction). Pada fungsi ini jalan dapat memberikan jasa–jasanya dalam proses pendistribusian produk, pemasaran ataupun kegiatankegiatan masyarakat dan ekonomi lainnya.
- c. Jalan dapat memberikan pelayanan bagi angkutan masyarakat jarak jauh dan antar kota atau wilayah, yang

berfungsi sebagai interchange community and long distance transportation. Fungsi jalan ini penting bagi wilayah negara yang luas karena semakin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor khususnya angkutan jalan jauh.

Pengertian infrastruktur merujuk pada sistem fisik dalam menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik lain seperti listrik, telekomunikasi, air bersih dsb, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988; Fadei Muhammad 2004). Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat. (Fahmi, 2022)

Infrastruktur sebagai pendukung utama untuk sistem sosial dan sistem keuangan dijalankan dalam konteks yang terintegrasi dan menjangkau jauh. Infrastruktur yang merupakan fasilitas yang dibuat untuk kapasitas pemerintah dalam hal pelayanan publik tidak bekerja sendiri dan mandiri.

Berdasarkan jenisnya, Infrastruktur dibedakan menjadi 12 kelompok, sebagai berikut:

- a. Sistem penyediaan air: waduk, penampungan air, transmisi dan distribusi serta fasilitas pengolahan air (treatment plan).
- b. Sistem pengolahan air limbah: pengumpul, pengolahan, pembuangan dan daur ulang.
- c. Fasilitas pengolahan limbah (padat).
- d. Fasilitas pengendalian banjir, drainase dan irigasi.
- e. Fasilitas lintas air dan navigasi.
- f. Fasilitas transportasi: jalan, rel, bandar udara serta utilitas pelengkap lainnya.
- g. Sistem transit publik.
- h. Sistem kelistrikan: produksi dan distribusi.
- i. Fasilitas gas alam.
- j. Gedung publik: sekolah, rumah sakit, gedung pemerintah dan lain-lain.
- k. Fasilitas Perumahan publik.
- l. Taman kota: taman terbuka dan lain-lain. (Sugiyono, 2016)

Pembangunan infrastruktur berperan penting dalam memfasilitasi pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas, serta mempercepat distribusi barang dan jasa.

- a. Kualitas Infrastruktur: Kualitas infrastruktur yang tinggi berkontribusi pada daya saing suatu daerah, menarik investasi lebih lanjut, dan mendorong pertumbuhan ekonomi.
- b. Dampak Jangka Panjang: Pembangunan infrastruktur memberikan dampak jangka panjang terhadap pertumbuhan, menciptakan lingkungan yang kondusif bagi investasi swasta dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. (Hatta et al., 2023)

3. Jenis dan Esensi dalam Infrastruktur

Dalam World Development Report (1994), Infrastruktur dibagi kedalam 3 golongan yaitu:

a. Infrastruktur Ekonomi

Aset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final maupun sarana publik (telekomunikasi, air minum, sanitasi, gas), public works (bendungan, saluran irigasi, dan drainase) serta transportasi (jalan, kereta api, angkutan pelabuhan, dan lain-lain)

b. Infrastruktur Sosial

Aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah dan

perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, puskesmas), serta rekreasi (taman, museum).

c. Infrastruktur Administrasi/institusi

Seperti penegakan hukum, administrasi kependudukan, kebudayaan dan lain-lain.(Gultom & Tini, 2020)

4. Sumber Pendanaan Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, pendanaan infrastruktur menjadi perhatian utama bagi pemerintah. Untuk merealisasikan proyek infrastruktur, diperlukan berbagai sumber pembiayaan, baik yang berasal dari anggaran pemerintah maupun skema kerja sama dengan sektor swasta. Berikut adalah beberapa sumber utama pendanaan infrastruktur di Indonesia:

a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)

APBN merupakan instrumen utama pemerintah dalam membiayai berbagai kebutuhan negara, termasuk pembangunan infrastruktur. Setiap tahunnya, pemerintah mengalokasikan anggaran dari APBN untuk membangun

dan memperbaiki infrastruktur di berbagai sektor, seperti transportasi, energi, perumahan, hingga telekomunikasi.

Pendanaan melalui APBN menjadi strategi utama pemerintah untuk membangun infrastruktur yang bersifat strategis dan memiliki dampak besar bagi masyarakat. Misalnya, proyek pembangunan jalan nasional, jembatan, pelabuhan, serta fasilitas publik lainnya seperti rumah sakit dan sekolah. Besaran anggaran yang dialokasikan untuk infrastruktur ditentukan berdasarkan kebutuhan nasional dan kemampuan keuangan negara.

Namun, keterbatasan fiskal sering kali menjadi tantangan dalam mendanai seluruh proyek infrastruktur yang direncanakan. Oleh karena itu, pemerintah juga mengupayakan efisiensi dalam pengelolaan anggaran, termasuk melalui penggunaan skema pembiayaan alternatif.

b. Dana Alokasi Umum (DAU) dan Dana Alokasi Khusus (DAK)

Selain pendanaan dari APBN, pemerintah juga mendistribusikan Dana Alokasi Umum (DAU) dan Dana Alokasi Khusus (DAK) kepada pemerintah daerah untuk

mendukung pembangunan infrastruktur di tingkat provinsi, kabupaten, dan kota.

1) Dana Alokasi Umum (DAU)

DAU adalah dana yang diberikan oleh pemerintah pusat kepada daerah yang sifatnya tidak terikat dan dapat digunakan sesuai dengan kebutuhan daerah.

Alokasi DAU bertujuan untuk membantu daerah dalam membiayai kebutuhan pembangunan, termasuk sektor infrastruktur dasar seperti jalan, jembatan, air bersih, dan sanitasi.

2) Dana Alokasi Khusus (DAK)

DAK merupakan dana yang diberikan oleh pemerintah pusat kepada daerah dengan tujuan tertentu, biasanya untuk membiayai proyek-proyek strategis yang dianggap penting bagi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

DAK terbagi menjadi beberapa jenis, seperti DAK Fisik yang digunakan untuk membangun fasilitas infrastruktur, dan DAK Non-Fisik yang lebih difokuskan pada pengembangan sumber daya manusia dan pelayanan publik.

c. Public Private Partnership (PPP) atau Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)

Pendanaan infrastruktur tidak hanya bergantung pada anggaran pemerintah, tetapi juga dapat dilakukan melalui skema Public Private Partnership (PPP) atau Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

PPP memungkinkan pihak swasta untuk terlibat dalam pembiayaan, pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan infrastruktur publik. Skema ini dianggap sebagai solusi efektif untuk mengatasi keterbatasan anggaran negara sekaligus meningkatkan efisiensi dan kualitas proyek infrastruktur.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2013, skema PPP dapat diterapkan pada berbagai sektor infrastruktur, seperti:

- 1) Jalan tol: Misalnya, pembangunan tol Trans Jawa dan Trans Sumatera yang sebagian besar dibiayai melalui skema PPP.
- 2) Sistem penyediaan air minum (SPAM): Proyek SPAM Umbulan di Jawa Timur merupakan salah satu contoh proyek air bersih yang menggunakan skema PPP.
- 3) Pembangkit listrik: Beberapa proyek pembangkit listrik di bawah program 35.000 MW juga menggunakan skema KPBU untuk mempercepat realisasi pembangunan sektor energi.

- 4) Pelabuhan dan bandara: Pengembangan bandara Kertajati di Jawa Barat dan pengelolaan beberapa pelabuhan di Indonesia juga melibatkan kerja sama dengan sektor swasta.

Melalui skema ini, pemerintah dapat mengalokasikan dana APBN ke proyek-proyek lain yang lebih prioritas, sementara pihak swasta mendapatkan keuntungan dari investasi yang dilakukan.

d. Alokasi Dana Desa

Selain sumber pendanaan di atas, Dana Desa juga menjadi salah satu sumber utama dalam pembangunan infrastruktur di tingkat desa. Dana Desa merupakan dana yang dialokasikan dari APBN ke setiap desa untuk meningkatkan pembangunan dan pemberdayaan masyarakat desa.

Sejak diluncurkan pada tahun 2015, alokasi Dana Desa terus meningkat setiap tahunnya. Pada APBN 2019, pemerintah mengalokasikan sekitar Rp 70 triliun untuk Dana Desa. Dana ini digunakan untuk berbagai kebutuhan, termasuk pembangunan infrastruktur dasar yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat pedesaan, seperti:

- 1) Pembangunan dan perbaikan jalan desa untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas warga.
- 2) Pembangunan saluran irigasi guna mendukung sektor pertanian dan ketahanan pangan desa.
- 3) Penyediaan air bersih dan sanitasi untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.
- 4) Pembangunan jembatan desa yang menghubungkan wilayah-wilayah terpencil.

Pemanfaatan Dana Desa dalam pembangunan infrastruktur telah memberikan dampak positif, terutama dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Namun, pengelolaan Dana Desa juga perlu dilakukan dengan transparan dan akuntabel agar tidak terjadi penyalahgunaan anggaran. (R Antares P, 2019)

5. Pembangunan Infrastruktur

a. Dampak Lingkungan

Lingkungan ialah suatu organisme dimana rentan terhadap seluruh faktor, dimana faktor ini berupa faktor biotik dan abiotik. Faktor biotik yaitu faktor dimana bersumber dari alam (seperti:individu, hewan, tumbuhan), sementara itu abiotik ialah faktor yang bemula dari suatu

sistem yang tak bernyawa (seperti: lingkungan atau cuaca). Merujuk Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, menyebutkan pokok perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup merujuk pokok umum supremasi yang baik. Oleh sebab itu, didalam tiap prosedur pencetusan serta aktualisasi instrumen pencegahan pencemaran, dan pengelolaan ekologi harus dilaksanakan secara transparansi, partisipasi, akuntabilitas, dan keadilan.

Salah satu langkah yang dijalankan oleh pemerintah Indonesia untuk mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi yaitu dengan pembangunan infrastruktur fisik. Pembangunan tersebut wajib memperhatikan sejumlah faktor diantaranya faktor lingkungan. Maka dari itu, pembangunan yang tidak memperhatikan faktor lingkungan akan memberikan dampak buruk bagi lingkungan hidup khususnya lingkungan disekitar pembangunan infrastruktur. Sehingga kelesatarian lingkungan menjadi kunci dalam pembangunan infrastruktur.

b. Dampak Sosial

Menurut Wiryohandoyo (2002:1) Perubahan sosial adalah bentuk peradaban manusia yang disebabkan oleh

berubahnya alam, biologis, dan peristiwa fisik yang terjadi dalam aktivitas manusia. Transformasi struktur dan fungsi masyarakat termasuk perubahan sosial menurut pendapat Kingslay Davis (dalam Djazifah, 2012:5). Hal ini diungkapkan juga oleh Selo Soemardjan (Wulansari, 2009:126) Perubahan sosial adalah semua yang berubah dalam pola sosial masyarakat, tercakup perbuatan, adab dan tingkah-laku masyarakat antar lapisan masyarakat. Faktor ini memiliki peran yang penting dalam pembangunan infrastruktur, sehingga pemerintah memprioritaskan pemerataan pembangunan. Salah satu cara yang digunakan yaitu dengan meningkatkan taraf pembangunan infrastruktur agar dapat memfasilitasi perkembangan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Transportasi merupakan langkah efektif yang dilakukan pemerintah dalam hal meningkatkan taraf pembangunan infrastruktur di Indonesia. Oleh karena itu, dengan adanya peningkatan pembangunan transportasi tersebut dapat meningkatkan keperluan manusia salah satu caranya memindahkan letak geografis barang dan orang yang akan menimbulkan bisnis yang dapat menciptakan persatuan dan kesatuan yang kuat dalam bersosialisasi antar manusia. (Fernando & Dompok, 2014)

6. Investasi Pemerintah

Investasi adalah kegiatan menanamkan modal atau dana untuk mendapatkan keuntungan di masa depan. Tujuannya adalah untuk menghasilkan keuntungan yang lebih besar dari modal yang diinvestasikan. (Rustang & Hasang, 2016).

Investasi merupakan sebuah komitmen atau keputusan mengenai sejumlah dana, maupun aspek lainnya yang dilakukan dan dimulai pada masa sekarang, namun keuntungannya diharapkan dapat diperoleh dalam masa yang akan datang. Investasi ini dapat berkaitan juga terhadap beragam aktivitas. Investasi pemerintah berarti bahwa pemerintah pusat menginvestasikan berbagai dana dan komoditas untuk di investasikan dalam pembelian surat berharga dan aset dalam jangka panjang. (Sofian et al., 2021)

Investasi adalah kegiatan yang dilakukan oleh suatu pihak, yaitu baik pihak pribadi atau berbadan hukum dengan tujuan mempertahankan nilai modal yang dimiliki (Pangiuk, 2017).

Investasi yang dialokasikan untuk suatu wilayah akan menambah stok modal di suatu daerah, mempercepat perekonomian, menambah lapangan pekerjaan, meningkatkan taraf hidup masyarakat dan dapat meningkatkan pendapatan di daerah tersebut. Apabila arus investasi masuk

ke suatu daerah dan berlangsung terus menerus dengan jangka waktu yang panjang serta didukung perekonomian dengan daya saing yang tinggi, maka nantinya akan meningkatkan investasi melalui peningkatan stok perkapita. Peningkatan stok kapita nantinya akan meningkatkan kemampuan masyarakat dalam menghasilkan output produksi dan menambah aktivitas perekonomian daerah tersebut. (Setijawan et al., 2021)

Investasi pemerintah berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2012 adalah penempatan sejumlah dana dan/atau barang milik daerah oleh pemerintah daerah dalam jangka panjang untuk investasi pembelian surat berharga dan investasi langsung, yang mampu mengembalikan nilai pokok ditambah dengan manfaat ekonomi, sosial, dan/atau manfaat lainnya dalam jangka waktu tertentu. (Buana et al., 2018)

a. Tujuan Investasi Pemerintah

1) Meningkatkan Pertumbuhan dan Perkembangan Perekonomian Daerah

Investasi pemerintah dalam berbagai sektor, terutama infrastruktur, bertujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Infrastruktur yang baik, seperti jalan, jembatan, dan fasilitas transportasi lainnya, dapat mempercepat arus barang dan jasa,

memperluas konektivitas antarwilayah, serta meningkatkan efisiensi bisnis. Dengan adanya investasi yang tepat, aktivitas ekonomi masyarakat dapat berkembang lebih pesat, sektor industri dan perdagangan menjadi lebih produktif, serta tercipta lebih banyak peluang usaha dan lapangan kerja. Hal ini pada akhirnya akan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi daerah yang lebih berkelanjutan.

2) Meningkatkan Pendapatan Daerah

Investasi pemerintah juga bertujuan untuk meningkatkan pendapatan daerah melalui berbagai sumber, seperti pajak, retribusi, dan pendapatan dari aset yang dikelola oleh pemerintah daerah. Misalnya, dengan membangun infrastruktur yang baik, aktivitas ekonomi dapat meningkat, sehingga sektor bisnis dan industri berkembang dan berkontribusi dalam bentuk pajak daerah. Selain itu, investasi dalam fasilitas umum, seperti pasar atau kawasan industri, dapat menjadi sumber pendapatan tambahan melalui retribusi atau sewa lahan. Dengan meningkatnya pendapatan daerah, pemerintah memiliki lebih banyak sumber daya untuk membiayai pembangunan dan pelayanan publik.

3) Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat

Salah satu tujuan utama investasi pemerintah adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan menyediakan layanan dan fasilitas publik yang memadai. Infrastruktur yang baik dapat mempermudah akses masyarakat terhadap layanan kesehatan, pendidikan, dan transportasi, sehingga kualitas hidup mereka meningkat. Selain itu, investasi yang menciptakan lapangan kerja juga membantu mengurangi angka pengangguran dan meningkatkan daya beli masyarakat. Dengan kondisi ekonomi yang lebih stabil dan fasilitas yang lebih baik, masyarakat dapat menikmati standar hidup yang lebih tinggi, yang pada akhirnya mencerminkan keberhasilan pembangunan daerah.

b. Jenis-jenis Investasi

Investasi sendiri terbagi menjadi dua jenis, yaitu investasi jangka pendek dan investasi jangka panjang. Investasi jangka pendek sifatnya kurang dari 12 bulan dan lebih kepada pemahaman manajemen kas.

Sementara, investasi jangka panjang sebagai investasi yang dimaksudkan untuk dimiliki selama lebih dari 12 (dua belas) bulan. Investasi jangka panjang terdiri dari investasi nonpermanen dan investasi permanen.

Investasi nonpermanen adalah investasi jangka panjang yang dimaksudkan untuk dimiliki secara tidak berkelanjutan. Sementara, Investasi permanen adalah investasi jangka panjang yang dimaksudkan untuk dimiliki secara berkelanjutan

Investasi nonpermanen terdiri dari:

- 1) Investasi dalam Surat Utang Negara
- 2) Penanaman modal dalam proyek pembangunan yang dapat dialihkan kepada pihak ketiga
- 3) Investasi nonpermanen lainnya. Kemudian

Investasi permanen terdiri dari

- 1) Penyertaan Modal Pemerintah pada perusahaan negara/perusahaan daerah, lembaga keuangan negara, badan hukum milik negara, badan internasional dan badan hukum lainnya bukan milik negara.
- 2) Investasi permanen lainnya. (kemenkeu.go.id)

B. Penelitian Terdahulu

Isna Diah Noviani, Nurul Istifadah (2020) dengan judul penelitian “Analisis Pengaruh Tenaga Kerja dan Pengeluaran Pemerintah (Infrastruktur) Terhadap Investasi di Indonesia”. Penelitian ini menunjukkan bahwa Hasil estimasi menggunakan

OLS menunjukkan tenaga kerja dan pengeluaran pemerintah infrastruktur berdampak positif signifikan terhadap investasi. Hasil tersebut menjadi catatan bagi pemerintah Indonesia untuk perlu terus meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan memprioritaskan belanja infrastruktur.(Noviani & Istifadah, 2020)

Asni Amalia (2023) dengan judul “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat Di Desa Pesse Kecamatan Donri-Donri Kabupaten Soppeng”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat setempat, dengan tingkat kepercayaan 95%.

M. Yunus Sofian, Ryan Arianda , Nurul Jannah (2021) dengan judul “Pengaruh Investasi Pemerintah Dalam Bentuk Pembangunan Infrastruktur Terhadap Kesempatan Kerja di Provinsi Sumatera Utara”. Penelitian ini menemukan bahwa Investasi dalam bentuk pembangunan infrastruktur membawa pengaruh positif,tetapi tidak terlalu signifikan terhadap kesempatan kerja yang ada di Provinsi Sumatera Utara. Selain dari analisis data yang telah ada, dapat dilihat juga bahwasanya realitas investasi yang masuk di Provinsi Sumatera Utara. Naik atau turunnya nilai investasi yang masuk tidak terlalu berpengaruh terhadap peningkatan

persentase tingkat kesempatan kerja yang ada di Sumatera Utara.(Sofian et al., 2021)

Gilbert William Onsent , Suyatno (2024) dengan judul penelitian “Analisis Hukum terhadap Kerjasama Investasi Pemerintah dan Badan Usaha: Studi Kasus pada Proyek Infrastruktur Strategis”. Penelitian ini menunjukkan bahwa kerjasama investasi pada proyek infrastruktur strategis memiliki potensi untuk memberikan manfaat yang besar bagi pembangunan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Oleh karena itu, perlu adanya komitmen bersama dari semua pihak untuk memastikan kelancaran dan keberhasilan kerjasama investasi ini.(Onsent, 2024)

Wan Ridha Khairuna, Alya Febrina Harahap, Delvi Dede Amalia, Putri Wahyuni, Grace Silvia Manurung (2024) dengan judul penelitian “Pengaruh Program Investasi Dan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pengeluaran Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara (APBN)” Berdasarkan hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa program investasi memberikan kontribusi positif terhadap pengeluaran APBN, sementara pembangunan infrastruktur tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan. Penelitian ini memberikan dasar bagi pengambilan kebijakan yang lebih efektif dalam pengalokasian dana APBN, dengan fokus pada program investasi yang memberikan dampak positif.

Disarankan untuk dilakukan penelitian lanjutan untuk mengevaluasi variabel lain yang mungkin mempengaruhi pengeluaran APBN dan memastikan hasil yang lebih komprehensif.(Anggaran et al., 2024)

Abdul Latif (2022) dengan judul penelitian “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Gorontalo”. Berdasarkan hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa Pengalokasian dana bagi sektor-sektor pembangunan yang masih lebih dominan kepada penyiapan infrastruktur akan menyerap investasi yang lebih besar dibandingkan pada kegiatan yang berkaitan langsung dengan peningkatan produksi. (Latif, 2022)

C. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan bagian dari penelitian yang menggambarkan alur penelitian dalam memberikan penjelasan kepada orang lain. Untuk lebih jelasnya akan disajikan pada gambar berikut:

Gambar 2. 1
Kerangka konseptual



Kerangka konseptual ini menunjukkan bahwa ada hubungan atau pengaruh langsung antara Pembangunan infrastruktur jalan terhadap investasi pemerintah. Investasi pemerintah yang dilakukan diharapkan dapat mendorong dan mewujudkan pembangunan infrastruktur yang lebih baik di suatu daerah.

Dengan kata lain pembangunan infrastruktur merupakan input atau penyebab, sementara investasi pemerintah adalah output atau hasil yang diharapkan. Kerangka konseptual ini dapat menjadi dasar untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut mengenai pengaruh infrastruktur jalan terhadap investasi pemerintah di suatu wilayah tertentu.

D. Hipotesis

Pembangunan infrastruktur jalan diduga memiliki pengaruh signifikan terhadap investasi pemerintah di Kota Parepare.

Hipotesis sementara ini dapat menjadi landasan awal bagi penelitian lebih lanjut, di mana akan dilakukan pengumpulan data, analisis statistik, dan pengujian untuk membuktikan kebenaran dugaan tersebut.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, karena data yang digunakan berupa angka-angka (misalnya, data anggaran belanja pemerintah untuk infrastruktur, data jumlah infrastruktur yang dibangun, dan sebagainya.). Tujuan dari pendekatan kuantitatif adalah untuk mengukur sejauh mana variabel-variabel tersebut saling mempengaruhi satu sama lain secara statistik.

Tipe penelitian yang akan digunakan adalah penelitian yang bersifat deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan, meringkaskan berbagai kondisi, berbagai situasi atau berbagai fenomena realitas social yang ada di Masyarakat yang menjadi objek penelitian dan berupaya menarik realitas itu ke permukaan sebagai suatu ciri, karakter, sifat, model, tanda atau gambaran tentang

kondisi, situasi maupun fenomena tertentu. Yang disajikan apa adanya dan tanpa rekayasa.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan pada Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Parepare, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Parepare.

2. Waktu Penelitian

Waktu yang akan digunakan dalam penelitian ini mulai pada Desember 2024 sampai Februari 2025.

C. Definisi Operasional Variabel

Variabel penelitian adalah sesuatu hal yang berbentuk apa saja ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017:59)

1. Pembangunan Infrastruktur Jalan (X)

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan suatu proses yang melibatkan berbagai tahapan, mulai dari perencanaan, pembangunan, peningkatan kualitas, rehabilitasi, hingga pemeliharaan jalan yang dilakukan oleh pemerintah daerah dengan tujuan utama untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antarwilayah. Infrastruktur jalan yang memadai menjadi salah satu faktor kunci dalam mendukung pertumbuhan

ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, karena dapat memperlancar arus transportasi, mengurangi biaya logistik, serta meningkatkan efisiensi distribusi barang dan jasa. Selain itu, keberadaan jalan yang baik juga berkontribusi pada pengembangan sektor-sektor strategis seperti perdagangan, industri, pariwisata, dan pertanian, yang pada akhirnya dapat meningkatkan daya saing suatu daerah.

Selain aspek ekonomi, pembangunan infrastruktur jalan juga berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Jalan yang baik dapat mempercepat akses menuju fasilitas umum seperti rumah sakit, sekolah, pasar, dan tempat ibadah, sehingga masyarakat dapat memperoleh layanan publik dengan lebih mudah dan efisien. Dalam jangka panjang, investasi dalam pembangunan jalan yang berkualitas akan memberikan dampak positif terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat, mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif, serta menciptakan peluang kerja bagi tenaga kerja lokal, baik dalam sektor konstruksi maupun sektor-sektor terkait lainnya.

2. Investasi Pemerintah (Y)

Investasi pemerintah merupakan pengeluaran yang dilakukan oleh pemerintah daerah dalam bentuk belanja modal yang bertujuan untuk mendukung pembangunan dan pengembangan berbagai sektor strategis, terutama infrastruktur. Investasi ini

mencakup pengadaan, perbaikan, dan peningkatan fasilitas publik yang berperan penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Salah satu bentuk investasi yang memiliki dampak signifikan terhadap perekonomian adalah pembangunan infrastruktur jalan, yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai penggerak utama dalam menciptakan konektivitas wilayah, memperlancar mobilitas penduduk, serta mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa.

Investasi dalam pembangunan fisik seperti jalan, jembatan, dan fasilitas transportasi lainnya berkontribusi besar terhadap peningkatan daya saing suatu daerah. Infrastruktur jalan yang baik dapat menarik lebih banyak investor swasta untuk menanamkan modalnya di berbagai sektor, seperti industri, perdagangan, dan pariwisata. Keberadaan jalan yang memadai juga akan mempercepat arus barang dari produsen ke pasar, mengurangi biaya logistik, serta menciptakan lingkungan bisnis yang lebih kondusif. Dengan demikian, investasi pemerintah dalam infrastruktur jalan tidak hanya berdampak pada sektor transportasi, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

Dalam konteks Kota Parepare, investasi pemerintah dalam pembangunan jalan memiliki peran strategis dalam memperkuat

daya tarik kota sebagai pusat ekonomi di Sulawesi Selatan. Kota ini merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan berbagai daerah, sehingga infrastruktur jalan yang memadai menjadi faktor kunci dalam meningkatkan aktivitas ekonomi lokal. Dengan adanya investasi yang berkelanjutan dalam pembangunan dan perbaikan jalan, diharapkan kawasan-kawasan strategis seperti pusat bisnis, kawasan industri, pelabuhan, serta destinasi wisata dapat lebih mudah diakses, sehingga mempercepat pertumbuhan sektor-sektor unggulan di kota ini.

Selain manfaat ekonomi, investasi dalam infrastruktur jalan juga berkontribusi terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Akses jalan yang lebih baik akan mempermudah masyarakat dalam mendapatkan layanan publik, seperti kesehatan, pendidikan, dan perdagangan. Jalan yang terhubung dengan baik juga dapat meningkatkan mobilitas tenaga kerja, membuka lebih banyak lapangan pekerjaan, serta mendorong pertumbuhan usaha kecil dan menengah (UKM). Dalam jangka panjang, pembangunan jalan yang dilakukan oleh pemerintah dapat menciptakan pemerataan ekonomi, mengurangi kesenjangan sosial, serta meningkatkan daya saing daerah dalam menarik investasi dan mendorong inovasi.

D. Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang bersifat kuantitatif karena dinyatakan dengan angka-angka dan menunjukkan nilai terhadap besaran atas variable yang diwakilinya. Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber pertama melalui metode yang dirancang khusus untuk penelitian tersebut. Menggunakan metode wawancara dan dokumentasi pada saat melakukan penelitian.

3. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan dan dipublikasikan oleh pihak lain sebelumnya, seperti dokumen pemerintah, situs atau buku. Peneliti menggunakan data ini untuk dianalisis ulang sesuai dengan kebutuhan penelitian.

Data sekunder yang relevan untuk penelitian ini mencakup beberapa sumber utama. Pertama, data investasi pemerintah dapat diperoleh dari data BAPPEDA Kota Parepare yang memuat alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur serta tren investasi dalam beberapa tahun terakhir. Kedua, data pembangunan infrastruktur dapat diakses melalui laporan Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kota Parepare.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan Langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama adalah mendapatkan data yang dapat diolah sehingga dapat mendukung tujuan yang hendak dicapai pada sebuah penelitian (Sugiyono, 2017). Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode berikut :

1. Teknik Observasi

Yaitu mengadakan pengamatan langsung ketempat penelitian dalam hal ini Badan Perencanaan Pembangunan Daerah dan Dinas PUPR Kota Parepare.

2. Teknik Dokumentasi

Yaitu mengumpulkan data dari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan investasi pemerintah dan infrastruktur.

3. Teknik Wawancara

Menggunakan teknik wawancara tidak terstruktur, untuk menguatkan hasil penelitian maka diperlukan adanya wawancara dengan sumber lain diluar objek yang diteliti dengan Menyusun pertanyaan secara garis besar. Misalnya pejabat pemerintah daerah dan pengelola proyek infrastruktur.

F. Teknik Analisis Data

Untuk mencapai hasil yang sesuai dengan tujuan penelitian, diperlukan metode analisis data yang tepat. Pengujian data dilakukan dengan memanfaatkan perangkat lunak SPSS 25

(*Statistical Package for Social Sciences*). Berikut ini adalah teknik analisis data yang diterapkan dalam penelitian ini:

1. Analisis Deskriptif

Uji analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum tentang data, seperti menghitung rata-rata, standar deviasi, dan melihat pola distribusi data. Hal ini penting untuk memahami karakteristik data sebelum melakukan analisis lebih lanjut.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah suatu metode dalam statistik yang digunakan untuk menentukan apakah data dalam suatu penelitian berdistribusi normal atau tidak. Distribusi normal adalah salah satu asumsi penting dalam analisis regresi dan berbagai uji regresi linier. Jika data berdistribusi normal, maka hasil analisis statistik menjadi lebih valid dan dapat diinterpretasikan dengan lebih akurat.

3. Uji Hipotesis

a. Regresi Linear Sederhana

Regresi linear digunakan untuk mengukur sejauh mana variabel independen (infrastruktur jalan) mempengaruhi variabel dependen (Investasi Pemerintah), memberikan persamaan matematis yang menggambarkan hubungan tersebut.

$$Y = a + bX$$

di mana:

Y = Variabel dependen (investasi pemerintah)

X = Variabel independen (infrastruktur jalan)

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

b. Uji Koefisien Determinan (R-squared)

Koefisien determinasi (R^2) menunjukkan seberapa besar variabel X mampu menjelaskan variabel Y dalam model regresi. Uji ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana variasi dari variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen. Koefisien determinasi ganda (R Square) menunjukkan persentase pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen

BAB IV

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

A. Sejarah Dinas PUPR

Dinas pekerjaan umum (PU) Berdiri sejak zaman Belanda, dahulu bernama PW dan kini telah menjadi Bidang Dinas Pekerjaan Umum. PU ini adalah merupakan salah satu instansi dibawah naungan Departemen Pekerjaan Umum yang berkedudukan di Jakarta sebagai Pusat, dan perkembangan PU hingga dewasa ini dapat dibagi dalam berbagai tahap, yaitu: Tahun 1945 sampai tahun 1964. Merupakan tahap awal dengan perkembangan yang masih sangat rawan, pada tahap ini selain dapat membangun sarana jalan, gedung-gedung maupun untuk kepentingan para penjajah yang ada di wilayah RI, dengan nama Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Selatan. Tahun 1964 sampai tahun 1970. Merupakan tahap selanjutnya karena pada tahap ini dapat dilihat perkembangan yang sedikit mengembirakan. Karena pada tahun ini Departemen Pekerjaan Umum (PU) telah diterapkan menjadi bagian dari Cipta Karya Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Perkembangan Dinas PUPR

Tahun 1970 sampai tahun 1986. Pada periode inilah perkembangan pembangunan yang dikerjakan oleh Dinas Pekerjaan Umum sangat mengemiberikan walaupun pada tahap ini juga Dinas Pekrjaan Umum dituntut untuk selalu meningkatkan sarana Perhubungan dan Perumahan. Dan pada tahap ini juga Departemen Pekerjaan Umum mempunyai sebutan sebagai bidang Cipta Karya yang ada di Makassar. Tahun 1986 sampai tahun 2001. Pada periode ini dikeluarkan Surat Keputusan (SK) Pemerintah Daerah No. 8 Tahun 1990 di Sulawesi Selatan dan Surat Keputusan Gubernur No. 241/111/Tahun 1991, tentang pembentukan Dinas PU Cipta Karya Provinsi Sulawesi Selatan yang harus mampu tumbuh dan berkembang dengan kekuatan sendiri. Oleh karena itu, usaha-usaha peningkatan terciptanya pembangunan yang kuat, dan ini merupakan basi untuk mewujudkan sarana dan tujuan Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA) oleh Pemerintah. Tahun 2001 sampai sekarang. Sesuai dengan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan No. 16 tanggal 31 Januari 2001, tentang pembentukan organisasi dan tata kerja Dinas Tata Ruang dan Permukiman Pronvisi Sulawesi Selatan, maka periode ini Dinas Pekerjaan Umum (PU) Cipta Karya berganti nama menjadi Dinas Tata Ruang dan Permukiman Provinsi Sulawesi Selatan.

Adapun beberapa bidang yang membawahi Dinas PUPR Kota Parepare, yaitu :

1. Departemen Tata Ruang
2. Departemen Bina Marga
3. Departemen Cipta Karya
4. Departemen Sumber Daya Air

C. Visi dan Misi

1. Visi:

“Terwujudnya aksesibilitas transportasi dan lingkungan permukiman yang layak dengan dukungan prasarana dan sarana yang berkualitas menuju Kota Parepare sebagai bandar madani.”

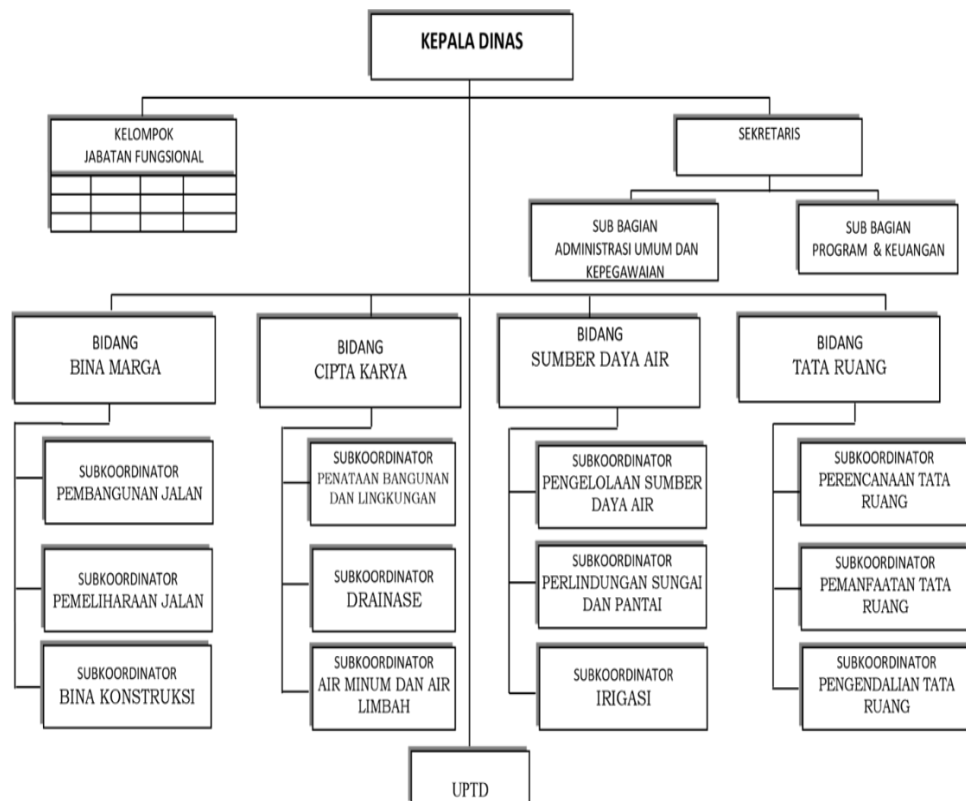
2. Misi:

- a. Memberdayakan masyarakat dalam pembangunan dan perbaikan permukiman yang layak dan berkelanjutan.
- b. Mengutamakan kualitas prasarana dan sarana jalan, jembatan, dan pengairan serta simpul-simpulnya untuk menciptakan lingkungan siap huni.
- c. Mewujudkan perencanaan partisipatif dalam perbaikan lingkungan permukiman yang mengacu kepada Bina Lingkungan (fisik).
- d. Membangun kemitraan dengan pengusaha konstruksi dan konsultansi yang profesional dan mampu bersaing dalam pengadaan barang/jasa di tingkat kabupaten/kota, provinsi, dan nasional.

- e. Meningkatkan kondisi jalan, jembatan, dan pengairan yang berkualitas untuk menunjang mobilisasi masyarakat guna peningkatan perekonomian rakyat.

D. Struktur Organisasi Dinas PUPR Kota Parepare

Gambar 4. 1
Struktur organisasi Dinas PUPR



Sumber : Dinas PUPR

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Parepare memiliki struktur organisasi yang diatur dalam Peraturan Wali Kota Parepare Nomor 54 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas

PUPR. Berdasarkan peraturan tersebut, struktur organisasi Dinas PUPR Kota Parepare terdiri dari:

1. Kepala Dinas: Memimpin dan mengoordinasikan seluruh kegiatan dinas.
2. Sekretariat: Membantu Kepala Dinas dalam administrasi umum, yang terdiri dari:
 - a. Sub bagian Perencanaan: Mengelola perencanaan program dan kegiatan.
 - b. Sub bagian Keuangan: Mengelola administrasi keuangan.
 - c. Sub bagian Umum dan Kepegawaian: Mengelola urusan umum dan kepegawaian.
3. Bidang-Bidang Teknis:
 - a. Bidang Bina Marga: Bertanggung jawab atas pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan.
 - b. Bidang Cipta Karya: Mengelola pembangunan infrastruktur permukiman dan bangunan gedung.
 - c. Bidang Sumber Daya Air: Mengelola sumber daya air, termasuk irigasi dan drainase.
 - d. Bidang Penataan Ruang: Bertanggung jawab atas perencanaan dan pengendalian tata ruang kota.
4. Unit Pelaksana Teknis (UPT): Unit operasional yang melaksanakan tugas teknis tertentu di lapangan.

5. Kelompok Jabatan Fungsional: Terdiri dari pejabat fungsional yang melaksanakan tugas sesuai dengan keahlian dan kompetensinya.

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Umum

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang mencakup dua variabel utama, yaitu X dan Y selama periode 2019 hingga 2023. Variabel X menggambarkan jumlah realisasi anggaran yang tersedia, sedangkan variable Y merepresentasikan nilai investasi yang terealisasi dalam kurun waktu yang sama. Data ini dikumpulkan untuk menganalisis pengaruh alokasi anggaran dan realisasi infrastruktur terhadap investasi guna memahami pola perkembangan serta implikasi kebijakan yang mungkin terjadi.

Tabel 5. 1
Data Time Series Infrastruktur dan Investasi

TAHUN	REALISASI INFRASTRUKTUR	INVESTASI
2019	Rp 17.500.434.135	Rp 237.808.252.544
2020	Rp 22.084.749.988	Rp 173.271.179.428
2021	Rp 35.551.281.015	Rp 174.818.305.412
2022	Rp 68.807.081.629	Rp 176.133.772.804
2023	Rp 54.612.248.278	Rp 197.109.620.355

Sumber : Data tahunan Dinas PUPR bidang Bina Marga

Berdasarkan data yang diperoleh, terdapat variasi signifikan dalam nilai realisasi anggaran dan investasi dari tahun ke tahun.

Pada tahun 2019, alokasi anggaran tercatat sebesar 175.004.341.35, sementara nilai investasi yang terealisasi mencapai 237.808.252.544. Pada tahun berikutnya, 2020, terjadi peningkatan anggaran menjadi 220.847.499.88, tetapi nilai investasi justru mengalami penurunan menjadi 173.271.179.428.

Pada tahun 2021, alokasi anggaran mengalami lonjakan drastis menjadi 355.512.810.15, dengan nilai investasi yang relatif stabil di angka 174.818.305.412. Tren kenaikan alokasi anggaran terus berlanjut hingga 2022, di mana anggaran meningkat tajam menjadi 688.070.816.29, sedangkan investasi sedikit meningkat menjadi 176.133.772.804. Namun, pada tahun 2023, anggaran mengalami sedikit penurunan menjadi 546.122.482.78, sementara nilai investasi meningkat signifikan menjadi 197.109.620.355.

Dari tren ini, dapat diamati bahwa meskipun alokasi anggaran mengalami kenaikan yang cukup drastis selama beberapa tahun, investasi yang terealisasi tidak selalu mengalami peningkatan yang sebanding.

Untuk memahami hubungan lebih lanjut antara alokasi anggaran dan investasi yang terealisasi, analisis regresi akan digunakan. Dengan metode ini, penelitian dapat mengidentifikasi sejauh mana perubahan dalam alokasi anggaran mempengaruhi

tingkat investasi, serta melihat apakah terdapat hubungan linier atau faktor lain yang turut memoderasi hubungan tersebut.

2. Infrastruktur Jalan

Tabel 5. 2
Data Realisasi Anggaran Infrastruktur Jalan

TAHUN	REALISASI ANGGARAN INFRASTRUKTUR JALAN	PERSENTASE	PERTUMBUHAN
2019	Rp 17.500.434.135	9%	
2020	Rp 22.084.749.988	11%	126.20
2021	Rp 35.551.281.015	18%	160.98
2022	Rp 68.807.081.629	35%	193.54
2023	Rp 54.612.248.278	28%	79.37
Total	Rp 1.98556E+11		

Sumber : Data dinas PUPR

Data menunjukkan bahwa realisasi anggaran infrastruktur jalan mengalami peningkatan signifikan dari 2019 hingga 2022, dengan puncaknya di 2022 sebesar Rp 68,8 miliar atau 35% dari total anggaran. Namun, pada 2023 terjadi penurunan menjadi Rp 54,61 miliar (28%). Pertumbuhan anggaran tertinggi terjadi pada 2022 dengan 193,54%, sebelum turun drastis menjadi 79,37% di 2023. Tren ini menunjukkan bahwa pemerintah daerah memberikan perhatian besar pada infrastruktur hingga 2022, namun mengalami perlambatan pada 2023, yang bisa disebabkan oleh faktor ekonomi atau kebijakan anggaran.

3. Investasi Pemerintah

Tabel 5. 3
Data Investasi Kota Parepare

TAHUN	INVESTASI PEMERINTAH	PERSENTASE	PERTUMBUHAN
2019	Rp 237.808.252.544	25%	
2020	Rp 173.271.179.428	18%	137.25
2021	Rp 174.818.305.412	18%	100.89
2022	Rp 176.133.772.804	18%	100.75
2023	Rp 197.109.620.355	21%	111.91
Total	959141130543		

Sumber : Data dinas PUPR

Data investasi pemerintah dari 2019 hingga 2023 menunjukkan fluktuasi dalam realisasi dan pertumbuhan. Pada 2019, investasi mencapai Rp 237,8 miliar dengan persentase alokasi 25%, namun mengalami penurunan signifikan di 2020 menjadi Rp 173,2 miliar (18%). Pertumbuhan investasi pada 2020 mencapai 137,25%, namun menurun drastis di 2021 dan 2022 dengan pertumbuhan masing-masing 100,89% dan 100,75%, menunjukkan stagnasi dalam investasi. Pada 2023, investasi meningkat menjadi Rp 197,1 miliar dengan pertumbuhan 111,91%, menandakan pemulihan. Secara keseluruhan, tren menunjukkan penurunan alokasi investasi sejak 2019, namun adanya peningkatan kembali di 2023 mengindikasikan potensi pemulihan atau perubahan kebijakan pemerintah dalam pengelolaan investasi.

4. Analisis Data

a. Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data residual dalam model regresi terdistribusi secara normal.

Hipotesis yang diuji dalam uji normalitas adalah sebagai berikut:

- 1) H_0 (Hipotesis Nol): Data residual berdistribusi normal.
- 2) H_1 (Hipotesis Alternatif): Data residual tidak berdistribusi normal.

Kriteria pengambilan keputusan:

- 1) Jika nilai signifikansi > 0.05 , maka H_0 diterima, yang berarti data residual berdistribusi normal.
- 2) Jika nilai signifikansi ≤ 0.05 , maka H_0 ditolak, yang berarti data residual tidak berdistribusi normal.

Tabel 5. 4
Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		5
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.02606319
Most Extreme Differences	Absolute	.184
	Positive	.184
	Negative	-.134
Test Statistic		.184
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

Sumber : Diolah menggunakan aplikasi SPSS

Berdasarkan Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov yang disajikan dalam Tabel diatas, nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200, yang lebih besar dari tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa distribusi residual dalam penelitian ini memenuhi asumsi normalitas. Dengan terpenuhinya asumsi ini, pengujian regresi dapat dilakukan, karena normalitas residual memastikan bahwa estimasi parameter dalam model regresi tetap valid dan dapat diinterpretasikan dengan baik.

b. Uji Regresi Linier Sederhana

Uji regresi linear sederhana dilakukan untuk menganalisis pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Model regresi yang digunakan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

di mana:

Y = Variabel dependen (investasi pemerintah)

X = Variabel independen (infrastruktur)

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

Kriteria Pengambilan Keputusan

- 1) Jika signifikansi ≤ 0.05 , maka H_0 ditolak $\rightarrow$ Artinya X berpengaruh signifikan terhadap Y .
- 2) Jika signifikansi > 0.05 , maka H_0 diterima $\rightarrow$ Artinya X tidak berpengaruh signifikan terhadap Y

Tabel 5. 5
Uji Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	.222	.031		7.260
	x	-.108	.137	-.414	.488

a. Dependent Variable: y

Sumber: Diolah menggunakan Aplikasi SPSS

Berdasarkan hasil uji regresi sederhana pada tabel di atas, persamaan regresi yang diperoleh adalah:

$$y=0.222-0.108x$$

Koefisien konstanta (intercept) sebesar 0.222 menunjukkan bahwa ketika variabel independen x bernilai nol, maka nilai variabel dependen y diperkirakan sebesar 0.222. Koefisien regresi x sebesar -0.108 menunjukkan bahwa setiap peningkatan x sebesar satu unit akan menyebabkan penurunan y sebesar 0.108, meskipun hubungan ini tidak signifikan secara statistik.

Uji signifikansi koefisien regresi dilakukan dengan melihat nilai t dan Sig. (p-value). Nilai t hitung untuk variabel x adalah -0.789 dengan p-value sebesar 0.488. Karena nilai p-value > 0.05, maka dapat disimpulkan bahwa variabel x tidak berpengaruh signifikan terhadap y pada tingkat kepercayaan 95%. Selain itu, nilai Standardized Coefficients Beta sebesar -0.414 menunjukkan bahwa hubungan antara x dan y bersifat negatif, meskipun tidak kuat.

Secara keseluruhan, model regresi ini menunjukkan bahwa variabel independen x tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen y , sehingga

kemungkinan ada faktor lain yang lebih berpengaruh dalam menjelaskan variasi y.

c. Uji Koefisien Determinasi (R-Squared)

Koefisien determinasi (R^2) menunjukkan seberapa besar variabel X mampu menjelaskan variabel Y dalam model regresi. Uji ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana variasi dari variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen. Koefisien determinasi ganda (R Square) menunjukkan persentase pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Nilai R square berada di antara satu dan nol.

- 1) Jika R^2 mendekati 1 (atau 100%), berarti X sangat berpengaruh terhadap Y
- 2) Jika R^2 kecil (dekat 0 atau 0%), berarti X kurang berpengaruh terhadap Y, dan ada faktor lain yang lebih berperan.

Tabel 5. 6
Uji Koefisien Determinasi

Model Summary^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.414 ^a	.172	-.104	.03010

a. Predictors: (Constant), x

4. Dependent Variable: y

Sumber : Data diolah di SPSS

Berdasarkan tabel Model Summary, nilai R Square (R^2) yang diperoleh adalah 0.172, yang berarti bahwa variabel independen x hanya mampu menjelaskan 17.2% variasi dalam variabel dependen y. Sisa 82.8% variasi dalam y dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model regresi ini.

Namun, nilai Adjusted R Square sebesar -0.104 menunjukkan bahwa setelah dilakukan penyesuaian terhadap jumlah variabel dalam model, kemampuan prediktif model justru menurun. Nilai Adjusted R Square yang negatif mengindikasikan bahwa model ini kurang baik dalam menjelaskan hubungan antara x dan y, atau dengan kata lain, penambahan variabel independen dalam model ini tidak memberikan kontribusi yang signifikan terhadap peningkatan akurasi prediksi.

Selain itu, nilai R sebesar 0.414 menunjukkan korelasi antara x dan y berada pada tingkat yang sedang, tetapi masih tidak cukup kuat untuk menyatakan adanya hubungan yang signifikan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi ini memiliki daya jelaskan yang lemah, sehingga diperlukan penambahan variabel lain atau perbaikan model

untuk mendapatkan hasil yang lebih baik dalam menjelaskan variasi variabel y .

B. Pembahasan

Pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare telah mengalami peningkatan signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Data menunjukkan bahwa alokasi anggaran untuk infrastruktur jalan mencapai puncaknya pada tahun 2022, mencerminkan komitmen pemerintah daerah dalam memperbaiki konektivitas dan aksesibilitas wilayah. Namun, pada tahun 2023, terjadi penurunan alokasi anggaran, yang mungkin disebabkan oleh berbagai faktor ekonomi atau perubahan kebijakan anggaran.

Investasi pemerintah di Kota Parepare selama periode yang sama menunjukkan fluktuasi. Meskipun terdapat penurunan signifikan pada tahun 2020, tren investasi kembali meningkat pada tahun 2023, mengindikasikan adanya upaya pemulihan dan penyesuaian strategi investasi oleh pemerintah daerah. Fluktuasi ini dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kondisi ekonomi global dan prioritas pembangunan daerah.

Analisis regresi yang dilakukan untuk mengukur pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap investasi pemerintah menunjukkan bahwa variabel infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap investasi pemerintah. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t hitung yang rendah dan p -value yang lebih

besar dari 0,05. Selain itu, koefisien beta yang negatif mengindikasikan hubungan yang berlawanan arah antara kedua variabel, meskipun hubungan tersebut tidak kuat.

Temuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wan Ridha Khairuna et al. (2024), yang menemukan bahwa pembangunan infrastruktur tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pengeluaran APBN. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun pembangunan infrastruktur jalan merupakan faktor penting dalam pertumbuhan ekonomi, pengaruhnya terhadap investasi pemerintah dapat dipengaruhi oleh faktor lain, seperti kondisi fiskal dan prioritas pengeluaran pemerintah.

Selain itu, penelitian oleh Abdul Latif (2022) mengenai pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap investasi di Kabupaten Gorontalo menunjukkan bahwa pengalokasian dana lebih dominan pada infrastruktur dibandingkan pada sektor lain yang berhubungan langsung dengan peningkatan produksi. Ini dapat menjelaskan mengapa pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare tidak berdampak signifikan terhadap investasi pemerintah, karena alokasi anggaran mungkin lebih berfokus pada penyediaan infrastruktur dasar dibandingkan dengan investasi yang secara langsung berdampak pada pertumbuhan ekonomi.

Penelitian oleh Asni Amalia (2023) di Desa Pesse, Kecamatan Donri-Donri, Kabupaten Soppeng, menunjukkan bahwa

pembangunan infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat. Hal ini menegaskan bahwa dampak pembangunan infrastruktur jalan lebih terasa pada level masyarakat dibandingkan dengan level investasi pemerintah, yang sering kali dipengaruhi oleh kebijakan fiskal dan faktor eksternal lainnya.

Sebaliknya, penelitian oleh Isna Diah Noviani dan Nurul Istifadah (2020) menemukan bahwa pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur memiliki dampak positif dan signifikan terhadap investasi di Indonesia. Perbedaan hasil ini menunjukkan bahwa pengaruh infrastruktur terhadap investasi dapat bervariasi tergantung pada cakupan wilayah dan pendekatan kebijakan yang diterapkan.

Lebih lanjut, studi oleh M. Yunus Sofian et al. (2021) mengenai pengaruh investasi pemerintah dalam bentuk pembangunan infrastruktur terhadap kesempatan kerja di Provinsi Sumatera Utara menemukan bahwa investasi dalam pembangunan infrastruktur membawa pengaruh positif, tetapi tidak terlalu signifikan terhadap kesempatan kerja. Ini mengindikasikan bahwa investasi dalam infrastruktur memerlukan kebijakan pendukung lainnya agar dampaknya lebih terasa, seperti peningkatan kapasitas tenaga kerja dan insentif bagi investor.

Penelitian oleh Gilbert William Onsent dan Suyatno (2024) tentang analisis hukum terhadap kerja sama investasi pemerintah dan badan usaha dalam proyek infrastruktur strategis menekankan pentingnya kerja sama antara sektor publik dan swasta dalam memastikan keberhasilan investasi infrastruktur. Hal ini relevan dengan situasi di Kota Parepare, di mana kolaborasi dengan sektor swasta dapat menjadi solusi untuk mengoptimalkan dampak pembangunan infrastruktur terhadap investasi pemerintah.

Secara keseluruhan, meskipun pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare menunjukkan komitmen pemerintah daerah dalam meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi, dampaknya terhadap investasi pemerintah tidak selalu signifikan. Faktor-faktor lain, seperti kondisi ekonomi makro, kebijakan fiskal, dan prioritas pembangunan, juga memainkan peran penting dalam menentukan tingkat investasi pemerintah di daerah tersebut.

Oleh karena itu, untuk memaksimalkan manfaat dari pembangunan infrastruktur jalan, pemerintah daerah perlu mempertimbangkan pendekatan holistik yang mencakup perencanaan strategis, pengelolaan anggaran yang efektif, dan kolaborasi dengan sektor swasta. Dengan demikian, diharapkan pembangunan infrastruktur tidak hanya meningkatkan konektivitas, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kota Parepare.

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Pembangunan infrastruktur jalan di Kota Parepare mengalami peningkatan signifikan dalam beberapa tahun terakhir, dengan alokasi anggaran tertinggi pada tahun 2022. Namun, pada tahun 2023, terjadi penurunan anggaran yang kemungkinan disebabkan oleh faktor ekonomi dan perubahan kebijakan. Meskipun investasi pemerintah di Kota Parepare menunjukkan fluktuasi, tren peningkatan kembali terlihat pada tahun 2023.

Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap investasi pemerintah. Koefisien beta yang negatif mengindikasikan hubungan yang berlawanan arah, meskipun tidak kuat. Temuan ini sejalan dengan beberapa studi sebelumnya yang menunjukkan bahwa dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap investasi pemerintah bisa bervariasi tergantung pada konteks regional dan kebijakan pembangunan daerah.

Walaupun tidak berpengaruh signifikan terhadap investasi pemerintah, pembangunan infrastruktur jalan tetap memiliki manfaat ekonomi yang lebih luas. Studi lain menunjukkan bahwa infrastruktur jalan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Oleh karena itu, pembangunan

infrastruktur tetap menjadi faktor penting dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memperkuat konektivitas wilayah.

B. Saran-saran

Mengingat fluktuasi anggaran untuk infrastruktur jalan, diperlukan pengelolaan anggaran yang lebih efektif dan berkelanjutan. Pemerintah daerah dapat mengeksplorasi sumber pendanaan alternatif, seperti kemitraan dengan sektor swasta atau program pendanaan dari pemerintah pusat.

Pemerintah perlu melakukan evaluasi berkala terhadap proyek infrastruktur jalan untuk memastikan efektivitasnya dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan investasi. Evaluasi ini juga penting untuk menyesuaikan kebijakan pembangunan sesuai dengan kebutuhan daerah.

Agar pembangunan infrastruktur jalan dapat berdampak lebih besar pada investasi pemerintah dan swasta, diperlukan kebijakan yang mendukung ekosistem bisnis, seperti insentif investasi, kemudahan perizinan, serta pengembangan sektor-sektor strategis yang dapat tumbuh seiring dengan pembangunan infrastruktur.

DAFTAR PUSTAKA

- Aschauer, D. A. (1989). Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177-200.
- Anggaran, P., Dan, P., Negara, B., Manajemen, E., & Medan, U. N. (2024). *Pengaruh Program Investasi Dan Pembangunan Infrastruktur Terhadap*. 3(2), 31–38.
- Buana, A. L., Herlina Juni Risma Saragih, & Aritonang, S. (2018). The Effect of Goverment Expenditures, Goverment Investment, Private Investment and Labors to Economic Growth in Java Island (Case Study 2011-2015). *Jurnal Ekonomi Pertahanan*, 4(2), 1–20.
- Burhanuddin, A. (2012). Pengaruh Belanja Pegawai, Investasi Pemerintah dan Pembayaran Utang Pemerintah Daerah terhadap Fenomena Flypaper Effect. *Accounting Analysis Journal*, 1(1), 1–6.
- Effendi, P. M. L., & Asmara, A. (2014). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Dan Variabel Ekonomi Lain Terhadap Luas Lahan Sawah Di Koridor Ekonomi Jawa. *Jurnal Agribisnis Indonesia*, 2(1), 21. <https://doi.org/10.29244/jai.2014.2.1.21-32>
- Fahmi, A. (2022). Efek spasial infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi. *Akuntabel*, 19(2), 468–474. <https://doi.org/10.30872/jakt.v19i2.10934>
- Fernando, F., & Dompok, T. (2014). *Analisis Perbandingan Infrastruktur Transportasi Di Negara Indonesia Dan Jepang*. 288–292.
- Gultom, R. Z., & Tini, A. Q. (2020). Pembangunan Infrastruktur dalam Islam: Tinjauan Ekonomi dan Sosial. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 6(2), 203. <https://doi.org/10.29040/jiei.v6i2.912>
- Haryanto, T. (2013). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Publik Dan Pariwisata Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Manado. *Jurnal Administrasi Publik*, 2(1), 1–12.
- Hatta, M., The, T. F., Economics, D., Program, S., Economics, F. O., The, D., Of, E., Income, T., Taking, B., Account, I., Distribution, I., & Growth, P. (2023). *PENGARUH INVESTASI DAN TENAGA KERJA TERHADAP The Effect of Investment and Labor on Economic Growth in Enrekang*. 1–10.
- Iriyena, P., Naukoko, T. A., & Siwu, H. F. D. (2019). Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Kaimana 2007-2017. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 19(02), 49–59.
- Julianto, H., & Jumario, N. (2017). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan. *Potensi : Jurnal Sipil Politeknik*, 19(2), 65–74. <https://doi.org/10.35313/potensi.v19i2.897>

- Kamaruddin, K., Haryadi, W., & Wahyudi, M. (2021). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Raya Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Sumbawa. *Jurnal Ekonomi & Bisnis*, 9(3), 260–267. <https://doi.org/10.58406/jeb.v9i3.511>
- Latif, A. (2022). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Gorontalo. *MUTAWAZIN (Jurnal Ekonomi Syariah)*, 2(2), 88–102. <https://doi.org/10.54045/mutawazin.v2i2.156>
- Noviani, I. D., & Istifadah, N. (2020). Analisis Pengaruh Tenaga Kerja dan Pengeluaran Pemerintah (Infrastruktur) terhadap Investasi di Indonesia. *Media Trend*, 15(2), 283–290. <https://doi.org/10.21107/mediatrend.v15i2.6703>
- NSS, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- Onsent, G. W. (2024). Analisis Hukum terhadap Kerjasama Investasi Pemerintah dan Badan Usaha: Studi Kasus pada Proyek Infrastruktur Strategis. *Jurnal Intelek Dan Cendekiawan Nusantara*, 1908–1920. <https://jicnusanantara.com/index.php/jicn/article/view/218%0Ahttps://jicnusanantara.com/index.php/jicn/article/download/218/290>
- Polii, M. G. M., Sondakh, T. D., Raintung, J. S. M., Doodoh, B., & Titah, T. (2019). Kajian Teknik Budidaya Tanaman Cabai (*Capsicum annum* L .) Kabupaten Minahasa Tenggara. *Eugenia*, 25(3), 73–77.
- Rustang, T., & Hasang, I. (2016). *PADA SEKTOR INDUSTRI KECIL I . PENDAHULUAN Industri kecil mempunyai peranan yang cukup besar dalam menyokong perekonomian masyarakat bahkan pada masa krisis yang melanda Indonesia pada pertengahan tahun Banyak industri kecil yang mampu bertahan dalam situ.*
- Setijawan, B., Anwar, N., & Suharno, S. (2021). Pengaruh Investasi, Tenaga Kerja Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Jawa Tengah. *J-MAS (Jurnal Manajemen Dan Sains)*, 6(2), 332. <https://doi.org/10.33087/jmas.v6i2.274>
- Sofian, M. Y., Arianda, R., & Jannah, N. (2021). Pengaruh Investasi Pemerintah dalam Bentuk Pembangunan Infrastruktur Terhadap Kesempatan Kerja di Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Studi Ilmu Keagamaan Islam*, 2(4), 84–94. <https://ejournal.iaifa.ac.id/index.php/salimiya>
- Sugiyono. (2016). Evaluasi Program Pembangunan Jaringan Jalan Perdesaan Dengan Pelibatan Masyarakat. *Pengembangan Infrastruktur*, 1(1), 1–23.

- Wahyudi, H., & Zapita, J. (2022). Efek Infrastruktur Jalan, Listrik, PMDN (Penanaman Modal dalam Negeri) bagi Pertumbuhan PDRB di Pulau Sumatera. *Jurnal Studi Pemerintahan Dan Akuntabilitas*, 1(2), 139–149. <https://doi.org/10.35912/jastaka.v1i2.1420>
- Yusuf, M., Parung, H., & Ali, M. S. (n.d.). *KESEJAHTERAAN EKONOMI MASYARAKAT*. 1–12.