

Apakah ada Dampak Sosial-Ekonomi akibat Pembangunan Infrastruktur? ; Pengalaman dari Negara Lain

Are there Socio-Economic Impacts of Infrastructure Development? ; Experience from Other Countries

Zeis Zultaqawa¹, Benny Alexandri², Donie Aulia³

^{1,2}FISIP UNPAD

³Teknik Sipil UNIKOM

Email : zeis.zultaqawa@gmail.com

Abstrak - Pembangunan Infrastruktur adalah salah satu pendukung pertumbuhan ekonomi suatu negara , tetapi pembangunan infrastruktur menimbulkan dampak diantaranya adalah dampak Social-Ekonomi. Pembangunan infrastruktur tidak selalu menimbulkan sisi positif bagi masyarakat. Hal ini ditunjukkan dari pengalaman di Indonesia dan negara lain, diantaranya adalah masalah pembebasan lahan, terisolasi wilayah, bertambahnya biaya transportasi dan lainnya, Perlu juga diperhatikan pembangunan infrastruktur social dan ekonomi yang mempunyai pengaruh besar terhadap pertumbuhan perekonomian.

Kata kunci : infrastruktur, sosial-ekonomi, jalan tol

Abstract - *Infrastructure Development is one of the supporters of a country's economic growth, but infrastructure development has an impact, such as the impact of Social-Economy. Infrastructure development does not always create a positive side for society. This is reflected from the experience in Indonesia and other countries, such as land acquisition, isolation, transportation and other costs. It is also necessary to consider the development of social and economic infrastructure that has a major impact on economic growth.*

Keyword : *infrastructure, socio-economic, toll road*

I. PENDAHULUAN

Kurangnya infrastruktur menghambat pertumbuhan ekonomi di banyak negara berkembang. Investasi infrastruktur memiliki dampak berkontribusi terhadap peningkatan produktivitas dan diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi masa depan di negara-negara berkembang di mana infrastruktur masih belum mencukupi. Infrastruktur yang baik membantu meningkatkan produktivitas dan menurunkan biaya dalam kegiatan ekonomi langsung yang produktif, namun harus diperluas cukup cepat untuk memenuhi permintaan infrastruktur pada tahap awal pembangunan. Biaya konstruksi untuk infrastruktur seperti sektor energi dan transportasi sangat besar dan masa konstruksi juga panjang. Prediksi pola permintaan dan alokasi investasi, yang merupakan faktor kunci dalam perencanaan pembangunan infrastruktur, harus didasarkan pada tren pengembangan ekonomi jangka panjang dan perencanaan penggunaan lahan, yang memprediksi demografi sementara dan tata ruang negara dan struktur ekonomi (Kim, 2006).

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat dampak social ekonomi akibat pembangunan infrastruktur di Indonesia dan negara lain.

II. LITERATURE REVIEW

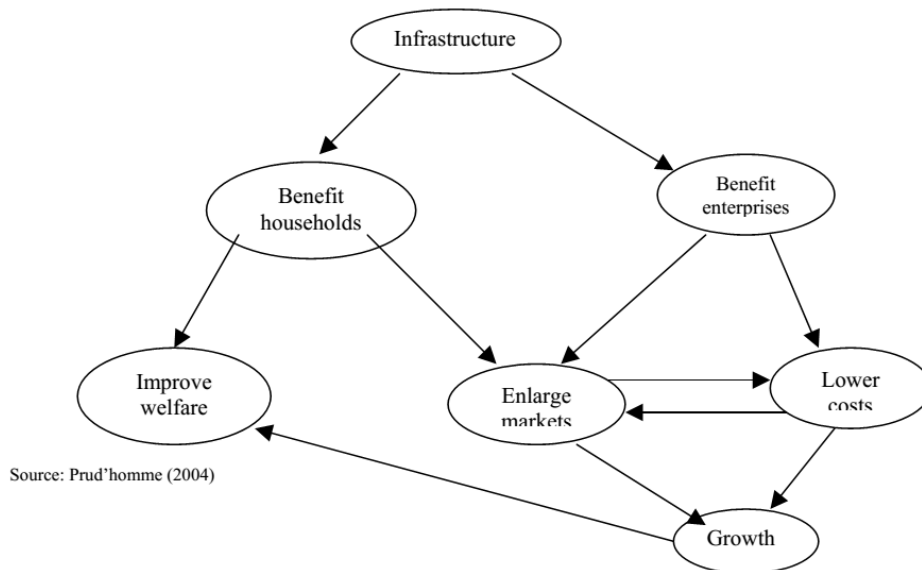
- Definisi Infrastruktur
Infrastruktur diartikan sebagai berbagai jenis bangunan yaitu jalan, terowongan, jembatan, kereta

api, bandara, pelabuhan, kanal, kereta bawah tanah dan tramways, bendungan, jaringan irigasi, pipa air, pabrik pemurnian air, selokan, pabrik pengolahan air, tempat pembuangan dan insinerator, pembangkit listrik , jaringan tenaga listrik dan jaringan distribusi, jaringan pipa minyak dan gas bumi, pertukaran telepon dan jaringan, peralatan pemanas kabupaten, dll.

The American Heritage Dictionary of the English Language menulis bahwa istilah "Infrastruktur" telah digunakan sejak 1927 untuk merujuk secara kolektif ke [...] jalan, jembatan jalur kereta api, dan pekerjaan umum serupa", (Prud, 2004)

- Pembangunan infrastruktur
Salah satu pembangunan infrastruktur adalah Investasi di bidang jalan tol. Dampak dari pembangunan jalan tol akan meningkatkan perkembangan wilayah yang ditunjukkan sector perumahan dan angkutan. Setiap kenaikan investasi 5% akan dapat mendorong peningkatan jumlah pergerakan sebesar 0,2% ,PDRB sebesar 0,25% dan jumlah rumah secara tidak langsung sebesar 0,05%, sedangkan untuk kenaikan sebesar 10% dapat mendorong pergerakan sebesar 0,4%, PDRB 0,5% dan jumlah rumah sebesar 0,1%. (Dadan Hamdani, 2010).

Kontribusi Penyediaan layanan infrastruktur seperti air, sanitasi, transportasi dan energi secara langsung dapat secara dramatis meningkatkan kesejahteraan, terlihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Kontribusi Infrastruktur terhadap Kesejahteraan
Sumber : Cecilia et al, 2004

Pembangunan infrastruktur menghasilkan manfaat bagi rumah tangga dan perusahaan. Menyebabkan berkembangnya pasar akibat biaya rendah transportasi yang meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Cecilia et al, 2004).

- Pengalaman di Indonesia

Indonesia sedang giat mengejar ketertinggalan dalam pembangunan infrastruktur. Salah satunya adalah pembangunan jalan tol. Target pemerintah sampai tahun 2019 adalah pembangunan jalan tol sepanjang 1.800 km. Pembangunan jalan tol merupakan alternative menambah panjang jalan untuk menambah system jaringan jalan yang ada untuk mengurangi kemacetan. Pertumbuhan jalan yang tidak seimbang dengan pertumbuhan penduduk dan penambahan jumlah kendaraan menyebabkan terjadinya kemacetan, khususnya di sejumlah kota besar Pulau Jawa. Efek yang ditimbulkan oleh kemacetan antara lain pemborosan biaya operasional kendaraan (BOK), meningkatnya waktu perjalanan yang jika dikuantifikasikan akan memperlihatkan jumlah kerugian ekonomi yang besar. Kerugian tersebut tidak lain karena sector transportasi memperoleh persentase yang besar dalam kehidupan berekonomi masyarakat. Penduduk kota-kota besar menghabiskan 20-30% penghasilannya untuk transportasi, sementara sector industry biaya transportasi juga berkontribusi sebesar 20% dari seluruh biaya produksi. (Pradono, 2011).

Pembangunan jalan tol Cisundawu di Jawa Barat menimbulkan dampak social dan ekonomi. Dari aspek sosial, dampak yang timbul akibat pembangunan jalan tol ini antara lain berupa; a. Ketidakpuasan masyarakat terhadap proses pembebasan tanah, terutama menyangkut harga ganti rugi kepada masyarakat yang tanahnya dijadikan lahan pembangunan jalan tol; b. Konflik horisontal terjadi karena terjadinya sikap pro dan

kontra di masyarakat terhadap rencana pembangunan; c. Potensi munculnya persepsi negatif masyarakat terutama apabila kegiatan proyek menimbulkan dampak negatif terhadap aspek ekonomi, budaya, kesehatan dan lingkungan. Sikap/persepsi negatif yang berakumulasi dalam jangka waktu lama akan menimbulkan keresahan di masyarakat dan berpotensi menimbulkan konflik baik vertikal maupun horisontal. d. Akibat pembangunan jalan tol Cisumdawu diperkirakan 750 Ha lahan sawah juga hilang sehingga diperkirakan Kabupaten Sumedang akan kehilangan produksi padi sekitar 22.500 ton per tahun. Dalam hubungan ini masih terdapat faktor sosial dan budaya yang menghambat kaum perempuan petani dan kelompok rentan lainnya (lansia, janda, difabel, dan anak-anak) untuk berpartisipasi aktif dalam perencanaan, implementasi, dan pelaksanaan kegiatan-kegiatan pembangunan. Dari aspek ekonomi terhadap masyarakat di wilayah ini terutama diperkirakan oleh kemungkinan terjadinya volume usaha yang disebabkan oleh menurunnya volume kendaraan yang melewati jalur tersebut.

Hasil penelitian Wibowo, 2016, perlunya pembangunan dibidang infrastruktur ekonomi dan social untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur ekonomi dan sosial secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Secara parsial infrastruktur yang memiliki pengaruh positif terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi berturut turut adalah infrastruktur listrik, infrastruktur kesehatan dan infrastruktur pendidikan, sedangkan infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Selain itu penelitian ini juga menemukan bahwa pertumbuhan ekonomi di mayoritas pulau kawasan timur

Indonesia yaitu Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua lebih kecil dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi di semua pulau kawasan barat Indonesia.

- Pengalamana di negara lain

- Cina,

Sebuah studi lapangan dilakukan di Changyang Tujia Otonomi Daerah di China, menyelidiki dampak sosio-ekonomi yang pertama proyek tenaga air yang dibangun di daerah ini, dinamai bendungan Geheyan. Hasil dari Penelitian adalah bahwa Geheyan menciptakan ketidaksetaraan horizontal antara orang-orang yang direlokasi dan orang-orang yang tidak terkait segera setelah relokasi direalisasikan, secara mencolok karena Kenaikan harga komoditas yang cepat dikombinasikan dengan proses yang memakan waktu di tahun 2008 memulihkan sistem produksi. Namun, dari perspektif jangka panjang, hal itu membawa orang keluar dari kemiskinan dan memperbaiki kedua kelompok pembangunan sosio-ekonomi melalui memungkinkan urbanisasi dan pariwisata. Contoh positif pembangunan infrastruktur ini berdampak pada sosial ekonomi masyarakat Pembangunan terutama berfokus pada orang-orang yang direlokasi, segera setelah itu direlokasi, dengan alasan relokasi menghasilkan keterbelakangan mata pencaharian masyarakat (Zeynep Erdal, 2012)

Pengalaman pembangunan jalan tol di daerah pedesaan (rural) Cina adalah contoh negatif pembangunan infrastruktur. Alasan utamanya adalah implementasi jalan tol ini telah menghalangi akses petani menuju pasar dan sawahnya yang terletak disisi lain daerah yang terjadi akibat keberadaan jalan tol. Diistilahkan bahwa jalan tol sebagai 'dinding tak terlihat' yang menciptakan efek yang berlawanan dengan membatasi arus manusia, kendaraan dan komoditas. Di sisi lain, tol bisa mengurangi lalu lintas dan delay. Secara sosial, dilema ini telah meningkatkan ketegangan antara petani dan pemerintah daerah. Pengguna jalan (petani) pedesaan harus membayar tol setiap saat mereka melakukan perjalanan menuju pasar atau sawahnya, selain pungutan lainnya. Terkadang, kerusakan telah terjadi. Peneliti lain untuk kasus pembangunan infrastruktur di Cina menunjukkan bahwa dibutuhkan waktu 5-10 tahun untuk mewujudkan manfaat ekonomi yang dibawa oleh transportasi. (Him Chung, 2002)

Atas bantuan dana dari Asian Development Bank (ADB) pada tahun 1998, pembangunan jalan di provinsi Hebei, pada tahap konstruksi

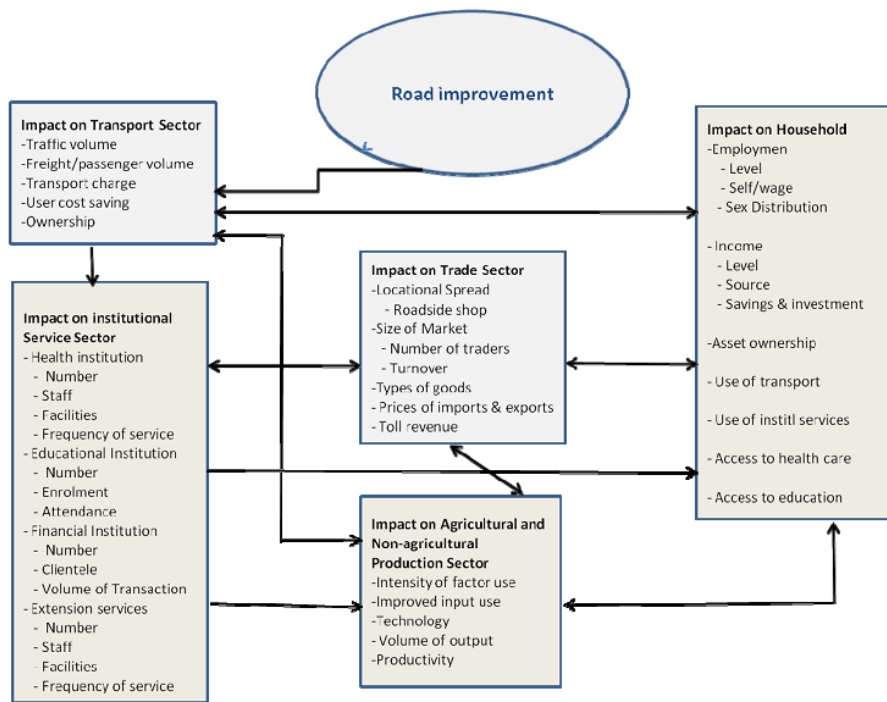
Proyek mempekerjakan 21.000 orang lebih dari 34 orang bulan, menghasilkan sekitar 1,2 juta orang-bulan kerja. Sekitar 80% pekerja ini direkrut secara lokal. Petani yang tinggal di dekat jalan tol menyumbang 80% dari pekerjaan ketenagakerjaan tidak terampil. Pekerjaan ini menghasilkan pendapatan 3, 000 Yuan per rumah tangga, atau 30% dari pendapatan tahunan rumah tangga biasa saat itu. Sebanyak 1.400 staf tetap dipekerjakan dalam pengelolaan lalu lintas, perawatan, pengumpulan tol, dan manajemen kantor di jalan tol. Selain itu, lebih dari 500 pegawai sementara di SPBU, hotel, restoran, dan fasilitas toko di empat stasiun pinggir jalan. Perempuan mendapat banyak manfaat dari proyek ini, terhitung sekitar 60% staf yang dipekerjakan. (Kim Jraiw, 2005)

- Afghanistan

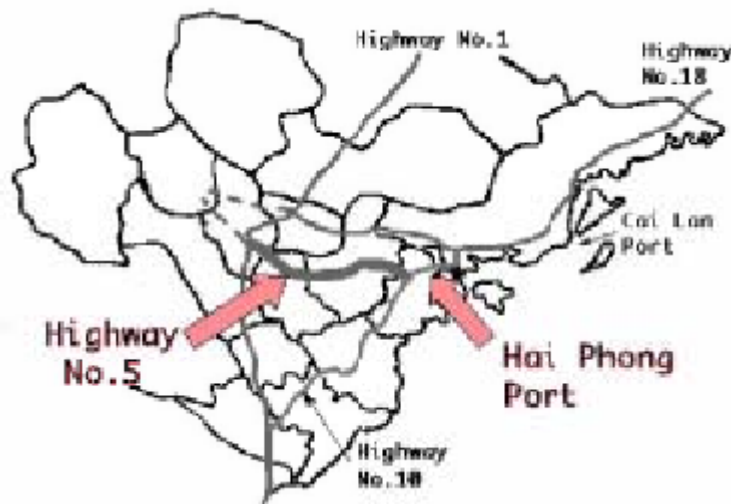
Perbaikan jalan secara langsung mempengaruhi (i) sektor Transportasi, baik secara langsung maupun tidak langsung pada (ii) Sektor perdagangan, (iii) sektor rumah tangga, (iv) sektor pertanian dan (v) sektor kelembagaan seperti terlihat pada **Gambar 2**.

Kasus di Afghanistan dalam proyek Rehabilitasi - rekonstruksi 995 km jalan Kabul ke Kandahar dan Kandahar ke jalan Herat (Jalan Lingkar Selatan) telah menghasilkan banyak keuntungan dan kenaikan yang signifikan dalam usaha dan pendapatan di dalam *zone of influence* jalan (ZOI - area seluas 15 km di kedua sisi jalan dari Kabul ke Kandahar dan Kandahar ke Herat). Survei dilakukan pada awal musim panas tahun 2008, dibandingkan dengan data serupa yang dihasilkan oleh penelitian yang dilakukan pada tahun 2003. ZOI mencakup area seluas sekitar 31.680 km² di sepanjang jalan lingkar selatan.

Proyek peningkatan jalan telah menghasilkan peningkatan jumlah toko di dalam pasar di desa ZOI. Jumlah keseluruhan toko hampir dua kali lipat dari 96 toko menjadi 190 (+ 97%) setelah "pembangunan jalan. Lebih dari 90% pemilik toko yang diwawancarai telah menyatakan bahwa mereka telah menggunakan jalan proyek untuk mendapatkan barang dagangan mereka. Rata-rata volume penjualan per hari di semua pasar survei adalah 314.410 Afs (\$ 6.288), dan volume penjualan rata-rata harian toko individu sekitar 1.655 Afs (\$33). Dibandingkan dengan Survei Baseline 2003 di jalan K-K dan K-H, hal itu menunjukkan bahwa ada peningkatan volume penjualan yang signifikan pasar di ZOI di sepanjang empat jalan proyek di tingkat provinsi



Gambar 2. Dampak Peningkatan Jalan



Gambar 3. Proyek Infrastruktur Peningkatan Highway No.5 dan Pelabuhan Hai Phong

o Vietnam

Dua proyek bantuan Japan Bank for International Cooperation (JBIC) di sektor transportasi, yaitu peningkatan Jalan Raya Nasional No.5 dan perluasan Pelabuhan Hai Phong. Dengan tujuan pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan di wilayah yang bersangkutan. Kedua proyek tersebut dimulai pada tahun 1994 dan selesai pada tahun 2000. Jalan Raya No. 5 menghubungkan distrik Gia Lam Ha Noi dan Pelabuhan Hai Phong yang merupakan pelabuhan komersial terbesar di Vietnam utara. Selain proyek Jalan Raya No.5 dan Hai Phong, JBIC membiayai proyek peningkatan jalan raya utama lainnya, termasuk perbaikan Highway No.18, No. 10, perluasan pelabuhan Cai Lan dan lainnya.

Gambar 3. Menunjukkan proyek infrastruktur peningkatan highway no.5 dan pelabuhan Hai Phong.

Kedua proyek transportasi tersebut juga memberi dampak signifikan pada pertumbuhan ekonomi regional, dengan membandingkan tingkat pertumbuhan PRB (produk regional bruto) provinsi-provinsi di Vietnam utara antara tahun 1995 dan 2000. Hasilnya menunjukkan bahwa provinsi-provinsi di sepanjang koridor transportasi Ha Noi-Hai Phong, seperti Ha Noi, Hung Yen, Hai Duong dan Hai Phong, memiliki tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi daripada yang lain. Tingkat kemiskinan di provinsi-provinsi ini juga menurun. Tingkat pengurangan rumah tangga miskin di provinsi utara dari tahun 1998 sampai 2000 dibandingkan, dan

ditunjukkan bahwa provinsi-provinsi di sepanjang Jalan Raya No.5 juga mencapai pengurangan rumah tangga miskin yang lebih besar daripada yang lain. Pengurangan kemiskinan di sepanjang koridor Ha Noi - Hai Phong signifikan. Dampak dari dua proyek transportasi dari dua sudut pandang dilihat dari sisi investasi asing langsung (FDI) dan pembangunan ekonomi pedesaan di sepanjang jalan raya. Dampak dari promosi FDI terhadap pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan diteliti dari empat perspektif, yaitu pertumbuhan industri, penciptaan lapangan kerja, keterkaitan dengan industri lokal dan kontribusi fiskal.

Dampak investasi asing langsung (FDI)

Dengan membandingkan jumlah modal investasi asing di provinsi utara Vietnam dari tahun 1999 sampai 2002. Hal ini menunjukkan bahwa Ha Noi dan Hai Phong tetap menjadi tujuan paling populer bagi investor asing, dan provinsi menarik lainnya berada di sepanjang koridor transportasi Ha Noi - Hai Phong. Diperkirakan arus masuk FDI yang ada di empat provinsi sepanjang Jalan Raya No.5 meningkatkan PDB nasional sebesar 1,9% di tahun 2001 dibandingkan tahun sebelumnya. Jika kita hanya melihat dampak arus masuk FDI terhadap ekonomi regional di utara, itu menunjukkan bahwa PDB di Delta Sungai Merah meningkat sebesar 9,1% di tahun yang sama. Dari jendral data statistik, juga menunjukkan bahwa 15% PDB dan 37% output industri kotor dari keempatnya provinsi dihasilkan oleh perusahaan asing pada tahun 2000.

Dampak FDI terhadap pengentasan kemiskinan, di sisi lain, masih terbatas. Investasi asing pasti menghasilkan pekerjaan yang sangat berharga, namun dampaknya sangat kecil terhadap ekonomi lokal. Untuk Misalnya, perusahaan asing di empat zona industri utama di utara menciptakan sekitar 14.000 pekerjaan sekarang. Jumlah pekerja yang sama juga dipekerjakan di zona industri provinsi di sepanjang Jalan Raya No.5.

Namun, pangsa perusahaan asing di total tenaga kerja industri di empat provinsi itu saja 6% pada tahun 2000.

Dampak perkembangan pedesaan

Hal itu ditunjukkan dari survei rumah tangga ini bahwa ekonomi pedesaan mengalami transformasi struktural yang signifikan. Pertanian masih memiliki pangsa terbesar dalam pendapatan rumah tangga rata-rata, namun pendapatan dari produksi ternak, perikanan dan perdagangan meningkat secara signifikan dalam lima tahun terakhir. Salah satu aspek sosial penting dari Jalan Raya No.5 nampaknya merupakan kecelakaan lalu lintas. Banyak rumah tangga yang disurvei menunjukkan bahwa jalan raya itu berbahaya atau sulit dilewati. Namun, karena serangkaian kampanye keselamatan lalu lintas oleh otoritas publik,

masalah ini tampaknya terkendali sekarang. Meskipun Jalan Raya No. 5 memiliki tingkat kecelakaan yang lebih tinggi, area jalan raya kurang mengalami cedera dan kematian dibandingkan dengan tingkat rata-rata nasional.

Sudah pasti bahwa perbaikan jalan raya No.5, pelabuhan Hai Phong dan perbaikan jalan pengumpan ke jalan raya memainkan peran penting dalam mempromosikan pembangunan pedesaan. (JBIC, 2003)

III. KESIMPULAN

Pembangunan infrastruktur di Indonesia terkendala oleh pembebasan lahan, ketidakpuasan masyarakat pemilik lahan dalam hal ganti rugi menjadi penyebabnya, perubahan fungsi lahan yang digunakan untuk pembangunan infrastruktur menyebabkan kerugian di sector lainnya. Perlunya pembangunan dibidang infrastruktur ekonomi dan social untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia. Infrastruktur ekonomi dan sosial secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Secara parsial infrastruktur yang memiliki pengaruh positif terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi berturut turut adalah infrastruktur listrik, infrastruktur kesehatan dan infrastruktur pendidikan, sedangkan infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Di Cina, pembangunan jalan tol menimbulkan sisi negatif bagi masyarakat yaitu terisolasi wilayah dan bertambahnya biaya transportasi. Hal ini menimbulkan konflik dengan pemerintah. Di daerah pedesaan (rural) benefit baru dapat dirasakan 5-10 tahun kemudian. Di Afghanistan dan Vietnam, pembangunan infrastruktur meningkatkan kesejahteraan masyarakat, bertambahnya pendapatan, lapangan kerja dan lain-lain.

Penelitian selanjutnya

Pengaruh Infrastruktur social-ekonomi terhadap pertumbuhan ekonomi, yaitu mencari hubungan antara indicator-indikator infrastruktur social-ekonomi dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah/daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pradono dan Handini, *Manfaat Investasi Pembangunan Jalan Tol Bandung Intra Urban dari Perspektif Makro*, Jurnal Tata Loka, Volume 13, Nomor 2, Mei 2011
- [2] Bayraktutan dkk, *Impact of Transport Investments on Regional Development*, 2013
- [3] Cecilia Briceno-Garmendia, Antonio Estache, Nemat Shafik, "Infrastructure Services in Developing Countries : Acces, Quality, Costs and Policy Reform, World Bank Policy Research Working Paper 3468, December 2004
- [4] Him Chung, 2002, "Some socio-economic impacts of toll roads in rural China,

- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692302000078>
- [5] Kim Jraiw, 2005, “Socio-Economic Impact of Sustainable Road Transport System – Case Study”, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.120.3207&rep=rep1&type=pdf>
- [6] Byoungki Kim, 2006, “Infrastructure Development for the Economic Development in Developing Countries : Lessons from Korea and Japan”, GSICS Working Paper Series, Kobe University, <http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-publication/gwps/2006-11.pdf>
- [7] Setia Mulyawan, 2015, “ Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Infrastruktur Jalan”, UIN, http://www.uinsgd.ac.id/multimedia/document/20170103/20170103170527_infrastruktur-jalan-setia-mulyawan.pdf
- [8] Agung Budi Luhur Wibowo, 2016, “ Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia tahun 2006-2013, UNY, http://eprints.uny.ac.id/29745/1/SKRIPSI_AGUNG%20BLW_10404244045.pdf
- [9] USAID, 2008, “Roads Socio-Economic Impact Assessment”, http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/Pnado247.pdf
- [10] JBIC, 2003, “ Impact Assessment of Transport Infrastructure Projects In Northern Vietnam”, https://www.jica.go.jp/english/our_work/evaluation/oda_loan/post/2003/pdf/1-03_full.pdf
- [11] Eva Kasper, 2015, “A Definition for Infrastructure-Characteristics and Their Impact on Firms Active in Infrastructure”, Technische Universitat Munchen, <https://d-nb.info/1071370057/34>
- [12] Remy Prud, 2004, “Infrastructure and Development”, University of Paris, <http://siteresources.worldbank.org/DEC/Resource/84797-1251813753820/6415739-1251814066992/remyl-12.pdf>