

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Infrastruktur transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam pembangunan nasional. Romano & Bezerra Sampaio (2023) menilai bahwa infrastruktur transportasi yang optimal dapat menciptakan dorongan untuk meningkatkan pertumbuhan dan pembangunan ekonomi. Melalui pengoptimalan pada aksesibilitas, pembangunan infrastruktur transportasi akan mampu mengurangi biaya, mendorong akses yang mudah bagi masyarakat dalam pasar tenaga kerja, memperkuat aglomerasi perekonomian, dan menciptakan peluang investasi berkelanjutan terutama dalam investasi modal fisik ataupun investasi modal manusia (Banerjee et al., 2012 dan Gibbons et al., 2019).

Zhang & Cheng (2023) menjelaskan dalam pengoptimalan aksesibilitas pembangunan infrastruktur transportasi ini, dampaknya tidak serta merta langsung dapat diperoleh melainkan terdapat empat jalur yang perlu menjadi pertimbangan, diantaranya (1) peningkatan produktivitas tenaga kerja dan modal sebagai input langsung, (2) penghematan biaya melalui efisiensi transportasi, (3) Akselerasi pada aglomerasi industri, dan (4) Perubahan pasar *aggregate demand* itu sendiri. Tetapi, pertimbangan seperti inilah yang cenderung menimbulkan diskursus panjang terkait interaksi dan jalur seperti apa yang menjadi hasil tunggal dalam mengoptimalkan pembangunan ekonomi nasional. H. Lu et al., (2023) meyakini bahwa hal ini sebenarnya akan seringkali terjadi pada awal perancangan kebijakan pembangunan infrastruktur transportasi sehingga memang diperlukan jalur anggaran yang tepat dan prioritas program yang mampu menjadi pendukung untuk bisa menegaskan dampak yang dihasilkan dari pembangunan infrastruktur transportasi kepada pemerataan pembangunan ekonomi. Oleh karena itu, sangat penting untuk bisa mengidentifikasi hal tersebut dari perspektif yang lebih luas terkait relevansi pengembangan infrastruktur transportasi terutama infrastruktur jalan yang menjadi permasalahan dalam interaksi dampaknya kepada pembangunan ekonomi.

Lebih lanjut, banyak negara terutama negara-negara berkembang telah berusaha meningkatkan pemerataan ekonominya melalui pembangunan infrastruktur jalan sebagai infrastruktur transportasi umum. Magazzino, C., Maltese (2021) meyakini bahwa secara empiris peningkatan infrastruktur transportasi terutama infrastruktur jalan cenderung memainkan peran yang sangat vital terutama dalam aksesibilitas dan pembangunan layanan publik. Hal inilah yang sebenarnya diusahakan oleh negara-negara berkembang untuk bisa mencerminkan jalur perekonomian yang berkualitas. Pradhan (2019) menambahkan bahwa saat ini pembangunan infrastruktur jalan yang digabungkan dengan sistem transportasi canggih menjadi parameter keberhasilan dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi jangka panjang pada negara-negara G-20. Hal ini dinilai tidak hanya berdampak bagi pertumbuhan ekonomi jangka panjang sebuah negara tetapi juga telah terbukti mempengaruhi pembangunan ekonomi dalam level daerah pada negara-negara tersebut (Wang et al., 2020).

Kajian Meersman & Nazemzadeh (2017) mendukung hal tersebut dengan menegaskan bahwa infrastruktur jalan yang memadai akan memudahkan mobilisasi individu atau masyarakat. Lenz et al., (2018) menilai jika infrastruktur jalan dibangun secara optimal maka akan berpotensi membentuk hubungan langsung pada salah satu indikator pembangunan, yaitu pertumbuhan ekonomi, dimana aksesibilitas yang lancar mempermudah lalu lintas output dan mengurangi biaya pengangkutan ataupun pendistribusian output kepada masyarakat. Namun, penegasan-penegasan ini seperti hanya terbatas pada kemudahan aksesibilitas saja walaupun membawa dasar pertumbuhan ekonomi dalam penilaiannya.

Zhang & Cheng (2023) menjelaskan bahwa dampak yang diberikan dengan pembangunan infrastruktur jalan ini masih dianggap belum secara langsung dalam proses perekonomian masyarakat. Hal ini sejalan dalam kajian Banerjee et al., (2012) bahwa memang infrastruktur jalan dibangun dengan mempertimbangkan kedekatannya pada jalur vital perekonomian seperti terminal, pasar, bandara, dan pelabuhan tetapi bukan berarti infrastruktur jalan ini nantinya akan berpartisipasi langsung dalam meningkatkan pemerataan pembangunan ekonomi. Bahkan dalam kajian Datta (2012) dan Li (2013) menemukan jika pembangunan infrastruktur

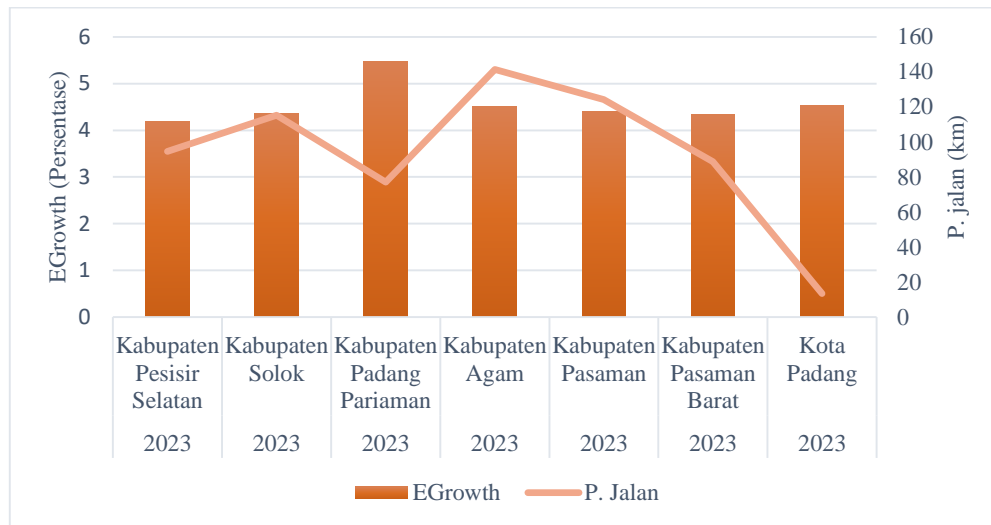
jalan memiliki korelasi yang negatif saat dihubungkan dengan pembangunan ekonomi dan biaya pengadaan input. Hal ini sangat berbeda dari bukti empiris yang dijelaskan sebelumnya. Tetapi, Wan et al., (2022) menggarisbawahi temuan tersebut bahwa secara realitasnya memang pembangunan infrastruktur jalan tidak berhubungan langsung dengan pembangunan ekonomi, namun jika diinterpretasikan kembali pembangunan infrastruktur jalan justru membantu meningkatkan pendapatan domestik dan memperluas kawasan investasi.

Ditengah pertentangan yang terjadi terkait dampak yang mampu dihasilkan dan jalur seperti apa yang menentukan bahwa infrastruktur jalan benar-benar berhubungan langsung dengan pembangunan ekonomi. Lestari et al., (2025) menilai bahwa dengan mengeksplorasi alokasi sektor keuangan maka dampak dari infrastruktur jalan kepada pembangunan ekonomi akan terlihat. Jaworski & Kitchens (2019) menegaskan alokasi sektor keuangan, seperti pendapatan pemerintah dan pendapatan per kapita akan mampu menjadi jalur penentu dari hubungan kedua indikator tersebut. Hal ini akan terlihat semakin jelas jika mempertimbangkannya pada sektor keuangan daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan. Seperti halnya dalam kajian Bao et al., (2024) yang menegaskan bahwa alokasi dalam pembangunan dan pengelolaan sumber daya harus menimbang potensi pada setiap daerah, kesesuaian anggaran pemerintah daerah dan investasi dalam infrastruktur daerah yang menjadi cakupan sub indikator pada potensi sektor keuangan dalam proses pertumbuhan dan pembangunan ekonomi. Penerapan alokasi anggaran yang tepat akan mengarahkan pada efisiensi penggunaan sumber daya pada setiap daerah, mempercepat pembangunan infrastruktur yang memadai, dan meningkatkan efisiensi serta efektivitas perekonomian yang fundamental (Santoso & Setia Ningtias, 2022).

Tetapi, Zhang & Cheng (2023) menilai jika terdapat peningkatan alokasi pada sektor keuangan terutama keuangan daerah dalam proses pendanaan infrastruktur jalan maka hal ini akan menimbulkan ketergantungan yang akan mengakibatkan hubungan yang negatif dan memperlambat laju pemerataan kesejahteraan bagi masyarakat. Bahkan, beberapa pakar mengaitkan hubungan yang negatif ini dengan pergeseran investasi publik yang akan menggeser konsumsi

dan nilai investasi sehingga akan mengurangi laju pertumbuhan ekonomi sebagai bagian dalam unsur pembangunan baik itu bagi sebuah negara ataupun pada masing-masing daerah (Hooper et al., 2020). Hal ini menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur jalan menciptakan berbagai pertentangan terkait interaksi yang diberikan walaupun telah dieksplorasi melalui keterkaitannya dengan sektor keuangan daerah pada pembangunan ekonomi. Namun, Pi & Wang (2025) memberikan penilaian bahwa dalam menginterpretasikan dampak dari infrastruktur jalan, hal yang terpenting adalah bagaimana interaksinya kepada indikator-indikator yang merepresentasikan pembangunan ekonomi terutama pada spesialisasi daerah dan aliran sumber daya yang kuat dari satu daerah kepada daerah lainnya termasuk investasi, distribusi produk, dan peluang kerja bagi masyarakat. Proses pengembangan dan pembangunan tersebut tidak hanya harus terfokus pada pertumbuhan ekonomi tetapi juga dapat dinilai dari aspek sosial dalam pembangunan seperti kependudukan dan lingkungan (Long & Ji 2019; dan Lestari et al., 2025).

Terkait dengan hal tersebut, Provinsi Sumatera Barat merupakan salah satu daerah di Indonesia yang memiliki sumber daya alam yang melimpah. Namun, pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam ini perlu menjadi pertimbangan yang cermat untuk mencegah potensi kerusakan lingkungan yang berdampak buruk bagi pembangunan ekonomi daerah. Selain itu, Adinugroho et al., (2022) menambahkan bahwa kurangnya pembangunan infrastruktur yang memadai akan memperparah kesenjangan ekonomi dan menciptakan kesenjangan sosial dalam masyarakat. Provinsi Sumatera Barat menjadi salah satu daerah prioritas dalam proses pembangunan infrastruktur jalan, hal ini disebabkan oleh kondisi geografis yang beragam dengan diiringi kesenjangan yang cukup signifikan antara pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional sebagai salah satu unsur dalam pembangunan ekonomi.



Gambar 1.1 Perbandingan Infrastruktur Jalan dengan Pertumbuhan Ekonomi Daerah Potensial Provinsi Sumatera Barat
 Sumber: Badan Pusat Statistik, 2025

Dalam data yang disajikan, 7 daerah dari 19 kabupaten/kota yang ada pada Provinsi Sumatera Barat dijelaskan memiliki penambahan panjang jalan yang cukup tinggi pada tahun 2023. Dalam grafik yang ditampilkan, masing-masing kabupaten/kota memiliki penambahan panjang jalan cukup signifikan sampai pada tahun 2023 bahkan diantaranya berada pada kisaran lebih dari 100 km, seperti Kabupaten Solok dengan penambahan panjang jalan berkisar 115,33 km, Kabupaten Agam dengan kisaran 141,38 km, dan Kabupaten Pasaman dengan kisaran 124,23 km. Daerah-daerah seperti, Kabupaten Pesisir Selatan, Kabupaten Padang Pariaman, Kabupaten Pasaman Barat berkisar lebih dari 70 km dan terendah Kota Padang dengan berkisar 13,46 km. Dari hal ini terlihat bahwa pembangunan infrastruktur jalan lebih terfokus pada daerah-daerah kabupaten yang pada dasarnya belum memiliki akses mobilisasi yang tepat dibandingkan pada daerah-daerah perkotaan seperti Kota Padang ataupun kota-kota lainnya yang ada di Provinsi Sumatera Barat.

Disisi lain dalam grafis yang disajikan, pertumbuhan ekonomi tertinggi diperoleh oleh Kabupaten Padang Pariaman dengan kisaran persentase 5,46%, Kabupaten Agam berkisar 4,52%, dan Kota Padang dengan persentase 4,54%. Beberapa daerah yang juga disajikan dalam grafis memiliki persentase pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan untuk tahun 2023 tetapi mengalami

fluktuasi yang kurang stabil pada tahun-tahun sebelumnya yang juga diobservasi. Namun, jika dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang berkisar 5,05%, Provinsi Sumatera Barat masih berada dibawah persentase ini dengan kisaran 4,62%. Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Barat masih belum sepenuhnya optimal. Alasannya adalah variasi dalam pertumbuhan ekonomi masih didorong oleh sektor-sektor yang ekstraktif dan belum berasal dari pengembangan sektor potensial yang ada pada masing-masing kabupaten/kota. Tidak hanya itu, perbandingan antara infrastruktur jalan dan pertumbuhan ekonomi sebagai bagian dalam pembangunan ekonomi menunjukkan adanya ketidakjelasan pola hubungan yang terjadi pada keduanya (Lestari et al., 2025).

Pola hubungan yang belum terstruktur dengan jelas perlu melibatkan mekanisme transmisi yang lebih kompleks dan multidimensi. Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji interaksi dalam pembangunan infrastruktur jalan dan keuangan daerah dalam pembangunan ekonomi di Provinsi Sumatera Barat dengan melibatkan instrumen *partial least square-structural equation model* (PLS-SEM) dari Hair et al., (2017). Dalam mencapai temuan ini, peneliti menggunakan model mediasi yang diterapkan oleh Muller (2005), Little et al., (2006), dan Lestari et al. (2025). Berdasarkan *research gap* dalam penelitian ini, infrastruktur jalan dan keuangan daerah menjadi variabel prediktor yang akan mempengaruhi pembangunan ekonomi sebagai variabel respon. Melalui studi empiris di Provinsi Sumatera Barat, diharapkan akan memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai kontribusi pembangunan infrastruktur jalan dan keuangan daerah terhadap pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

1.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini berisi tentang permasalahan yang hendak diketahui dalam penelitian dan tidak terlepas dari latar belakang masalah yang dikemukakan pada bagian pendahuluan. Adapun rumusan masalah yang peneliti rumuskan adalah:

1. Apakah infrastruktur jalan memiliki dampak langsung terhadap peningkatan pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat?

2. Apakah infrastruktur jalan memiliki dampak langsung terhadap peningkatan keuangan daerah Provinsi Sumatera Barat?
3. Apakah alokasi keuangan daerah memiliki dampak langsung pada peningkatan pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat?
4. Bagaimana keuangan daerah dapat memediasi dampak dari infrastruktur jalan pada pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini dijelaskan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis dampak langsung dari infrastruktur jalan terhadap peningkatan pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat.
2. Untuk menganalisis dampak langsung dari infrastruktur jalan terhadap peningkatan keuangan daerah Provinsi Sumatera Barat.
3. Untuk menganalisis dampak langsung alokasi keuangan daerah pada peningkatan pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat.
4. Untuk menganalisis interaksi keuangan daerah dalam memediasi dampak dari infrastruktur jalan pada pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dalam penelitian ini diharapkan dapat berdaya guna untuk:

1. Teoritis, penelitian diharapkan mampu memperluas dan menambah wawasan dalam bidang infrastruktur transportasi publik dan keuangan daerah, khususnya mengenai interaksi infrastruktur jalan dan keuangan daerah dalam mendorong pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat.
2. Praktis, penelitian diharapkan menjadi masukan dan acuan bagi penelitian selanjutnya untuk menganalisis interaksi infrastruktur jalan dan keuangan daerah dalam mendorong pembangunan ekonomi Provinsi Sumatera Barat.