

Pengaruh Belanja Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur

Martin Luter¹, Irlan Indrocahyo², Islahwani Loka Vita Resti^{1*}

¹ Badan Pusat Statistik Republik Indonesia

² Program Studi Statistika Ekonomi, Politeknik Statistika STIS

* Email penulis korespondensi: 15.8674@stis.ac.id

Info Artikel: Diterima: 2019-09-12; Disetujui: 2019-11-18; Dipublikasi: 2019-12-26

Abstract: This study investigates the impact of infrastructure spending on economic growth in Nusa Tenggara Timur (NTT). This study uses secondary data from 2010-2017 obtained Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan (DJPK) and Badan Pusat Statistik (BPS). Methods of this study applying panel data analysis to find out the effect of infrastructure spending on NTT's economic growth. The finding of the study indicates that the road and construction infrastructure spending has a positive and significant effect on economic growth in Nusa Tenggara Timur. Thus, it would be better if government infrastructure spending could be prioritized on road and building construction projects. In addition, spending on other infrastructure such as bridges, water networks, electrical and telephone installations is better governed, so that more effective in increasing NTT's economic growth.

Keywords: economic growth, infrastructure spending, panel regression

JEL Classification: H54, C33

How to Cite:

Luter, M., Indrocahyo, I., & Resti, I. L. V. (2019). Pengaruh Belanja Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 17(2): 38-48. DOI: <https://doi.org/10.29259/jep.v17i2.9533>.

1. PENDAHULUAN

Sejak Indonesia memasuki era reformasi, banyak perubahan yang telah terjadi dari segi pembangunan maupun pemerintahan. Salah satu bentuk perubahan dari segi pemerintahan adalah otonomi daerah yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan kebutuhan daerah. Kebijakan otonomi daerah diharapkan dapat memberikan keleluasaan lebih bagi pemerintah daerah untuk dapat memanfaatkan sumber daya yang dimiliki untuk meningkatkan pembangunan ekonomi daerah secara maksimal.

Todaro dan Smith (2009) menyatakan bahwa pembangunan ekonomi merupakan transformasi struktural dan kelembagaan masyarakat secara menyeluruh dan cepat yang dilakukan dengan cara paling efisien sehingga menghasilkan kemajuan ekonomi bagi sebagian besar penduduk. Pembangunan ekonomi yang ingin dicapai suatu wilayah dapat diukur dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). PDRB menggambarkan nilai barang dan jasa yang diproduksi oleh faktor-faktor produksi dalam wilayah tersebut pada kurun waktu tertentu (Sukirno, 2004). Selain PDRB, indikator lain yang dapat dijadikan tolak ukur pembangunan ekonomi adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi

menggambarkan perubahan relatif PDRB pada periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi yang meningkat menggambarkan bahwa adanya peningkatan pendapatan dan konsumsi masyarakat.

Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) merupakan salah satu dari sepuluh provinsi dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Konstan terendah di Indonesia selama periode tahun 2010-2017. Selain memiliki PDRB yang rendah, pertumbuhan ekonomi NTT menjadi yang terendah dibandingkan dengan sepuluh provinsi lainnya yang memiliki PDRB terendah di Indonesia. Rendahnya pertumbuhan ekonomi NTT menjadi penghambat dalam mengejar ketertinggalan dari provinsi lainnya. Dalam hal ini, pertumbuhan ekonomi NTT masih rendah dikarenakan gerak pembangunan oleh pemerintah belum meliputi seluruh wilayah dan cenderung berkembang hanya pada wilayah-wilayah yang sejatinya sudah besar (Wuryandari, 2014).

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi sehingga dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah (Haris, 2009). Mustika (2017) juga mengemukakan bahwa ketersediaan infrastruktur dinilai penting guna mendorong perekonomian karena mendukung peningkatan produktivitas daerah. Namun, ketersediaan infrastruktur di NTT masih kurang memadai dan belum optimal. Kurangnya ketersediaan infrastruktur di NTT dapat dilihat dari rasio elektrifikasi pada tahun 2017 yang baru mencapai 66,02 persen atau terendah kedua di Indonesia setelah Provinsi Papua. Rasio rumah tangga yang dapat mengakses air bersih baru sebesar 60,11 persen atau terendah ketujuh di Indonesia pada tahun 2017. Selain itu, infrastruktur transportasi yang digambarkan oleh rasio jalan dalam kondisi baik dan sedang pada tahun 2017 hanya sebesar 55,79 persen atau terendah kelima di Indonesia. Dampak dari kekurangan infrastruktur serta kualitasnya yang rendah menyebabkan terhambatnya pertumbuhan ekonomi dan tenaga kerja (Keusuma & Suriani, 2015).

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dapat menjadi salah satu faktor yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur yang memadai dapat mempercepat distribusi barang produksi dan mengurangi ketimpangan pendapatan antarwilayah, sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Berkenaan dengan hal tersebut, ketersediaan infrastruktur di NTT perlu menjadi perhatian khusus bagi pemerintah. Maqin (2011) menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur merupakan *public service obligation*, yaitu sesuatu yang seharusnya menjadi kewajiban pemerintah karena infrastruktur merupakan prasarana publik paling utama dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu wilayah. Barang publik memiliki karakteristik yaitu dapat dinikmati secara gratis, tersedia dalam jumlah banyak, dan dapat dipakai oleh semua orang (Pindyck & Rubinfeld, 2012). Dengan demikian, investasi pemerintah dalam bentuk infrastruktur sangat diperlukan sebagai penunjang untuk meningkatkan perekonomian.

Selama periode 2010-2017, proporsi pengeluaran pemerintah untuk belanja modal di Provinsi NTT sekitar 20 persen setiap tahun. Dari proporsi tersebut, belanja modal didominasi oleh belanja infrastruktur dalam bentuk pengadaan konstruksi jalan, jembatan, bangunan, jaringan air, serta listrik dan telepon sebesar 75 persen dari total belanja modal setiap tahun. Dominasi belanja infrastruktur ini diharapkan dapat mengatasi masalah perlambatan ekonomi di Nusa Tenggara Timur dengan cara mengalokasikan belanja infrastruktur tersebut secara tepat.

Telah banyak penelitian yang mengkaji dampak indikator keuangan daerah, seperti Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Alokasi Khusus (DAK), Dana Perimbangan, Belanja Modal, dan lain-lain terhadap pertumbuhan ekonomi NTT. Namun, tampaknya penelitian tersebut belum fokus pada suatu indikator yang lebih spesifik. Seperti penelitian yang

dilakukan oleh Widada (2014) dalam penelitiannya, variabel infrastruktur yang digunakan hanya diwakilkan oleh rasio panjang jalan yang menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota hasil pemekaran terhadap luas wilayah darat. Hal tersebut tentunya kurang representatif dalam menggambarkan infrastruktur itu sendiri. Begitu pula pada penelitian Fauji (2017) tentang pengaruh belanja infrastruktur, pendidikan, dan kesehatan terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten/ kota di provinsi Lampung. Akan lebih menarik bila belanja infrastrukturnya dijabarkan lebih rinci dan diperlihatkan jenis belanja infrastruktur yang paling berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Lampung. Dengan demikian, dalam penelitian ini akan digunakan variabel jenis-jenis belanja infrastruktur yang lebih rinci.

Berdasarkan uraian di atas, tujuan penelitian ini untuk menyelidiki dampak belanja infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Nusa Tenggara Timur. Belanja infrastruktur kemudian dipecah menjadi lima jenis, yaitu belanja konstruksi jalan, jembatan, bangunan, jaringan air, serta instalasi listrik dan telepon yang selanjutnya akan di estimasi terhadap pertumbuhan ekonomi NTT. Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Pertama, belanja infrastruktur yang dianalisis hanya terdiri dari lima jenis seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Selain itu, belanja infrastruktur yang dimaksud hanya dilihat dari realisasi belanja yang bersumber dari APBD kabupaten/kota, sedangkan realisasi belanja yang bersumber dari provinsi dan nasional tidak tercakup dalam penelitian ini.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pertumbuhan ekonomi merupakan suatu proses peningkatan kapasitas produksi suatu perekonomian secara terus-menerus sepanjang waktu sehingga menghasilkan tingkat pendapatan dan output nasional yang semakin membesar dari waktu ke waktu (Todaro & Smith, 2009). Salah satu upaya mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah adalah melalui kebijakan fiskal. Kebijakan fiskal adalah upaya pemerintah untuk mengendalikan perekonomian melalui penentuan besarnya penerimaan dan pengeluaran pemerintah. Pengeluaran pemerintah terdiri dari belanja langsung (belanja pegawai, belanja bunga, belanja hibah, belanja bantuan sosial, belanja bagi hasil kepada provinsi/kabupaten/kota dan pemerintah dasa, belanja bantuan keuangan serta belanja tak terduga) dan belanja tidak langsung (belanja pegawai, belanja barang dan jasa, serta belanja modal). Belanja infrastruktur merupakan bagian dari belanja modal pemerintah karena nilai pemanfaatan dari infrastruktur yang dibangun lebih dari satu tahun.

Menurut Todaro & Smith (2009) infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas yang dapat memperlancar aktivitas ekonomi dan perdagangan, seperti komunikasi, jaringan air, dan sistem pasokan energi. Sementara itu, Mankiw (2010) menyatakan bahwa infrastruktur merupakan investasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam bentuk modal publik seperti jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan. Infrastruktur yang memadai sangat diperlukan untuk meningkatkan perekonomian suatu wilayah. Merujuk pada publikasi *World Development Report* (World Bank, 1994), infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi.

Adanya hubungan antara pertumbuhan ekonomi dan belanja infrastruktur telah dikaji dalam berbagai penelitian dan memberikan hasil yang bervariasi. Penelitian yang dilakukan oleh Keusuma & Suriani (2015) menemukan bahwa infrastruktur jalan dan listrik berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia,

sedangkan infrastruktur telepon dan air tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Sementara itu, Fikriah & Wulandari (2015) melakukan penelitian yang hasilnya menunjukkan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Aceh, sedangkan infrastruktur listrik dan telepon tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Aceh. Penelitian mengenai pengaruh pengeluaran pemerintah daerah terhadap pertumbuhan ekonomi juga dilakukan oleh Fitriani (2016) dan menghasilkan kesimpulan bahwa pengeluaran pemerintah dalam bentuk infrastruktur jalan, listrik dan telepon, dan alat pertanian berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Riau, sedangkan pengeluaran pemerintah dalam bentuk infrastruktur jembatan, bangunan, dan jaringan air tidak berpengaruh signifikan dan positif terhadap pertumbuhan ekonomi Riau. Terakhir, penelitian Rahayu & Soleh (2017) menunjukkan hasil yang sama. Infrastruktur jalan, listrik, dan telepon berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Jambi, sedangkan infrastruktur pendidikan tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Jambi.

3. METODE

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan Kementerian Keuangan. Data tersebut berupa data belanja infrastruktur jalan, jembatan, jaringan air, listrik dan telepon, serta bangunan dari tahun 2010 sampai 2017. Selain itu, digunakan pula data PDRB ADHK sebagai proksi pertumbuhan ekonomi yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis inferensial. Analisis deskriptif dilakukan untuk memberi gambaran mengenai perekonomian dan belanja infrastruktur pemerintah provinsi NTT dalam bentuk tabel dan grafik, sedangkan analisis inferensial digunakan untuk melihat pengaruh belanja infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi NTT dengan regresi data panel (dengan nilai $\alpha = 5\%$).

Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$\log(PDRB)_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{jalan}_{it} + \beta_2 \text{jembatan}_{it} + \beta_3 \text{air}_{it} + \beta_4 \text{listrik}_{it} + \beta_5 \text{bangunan}_{it} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

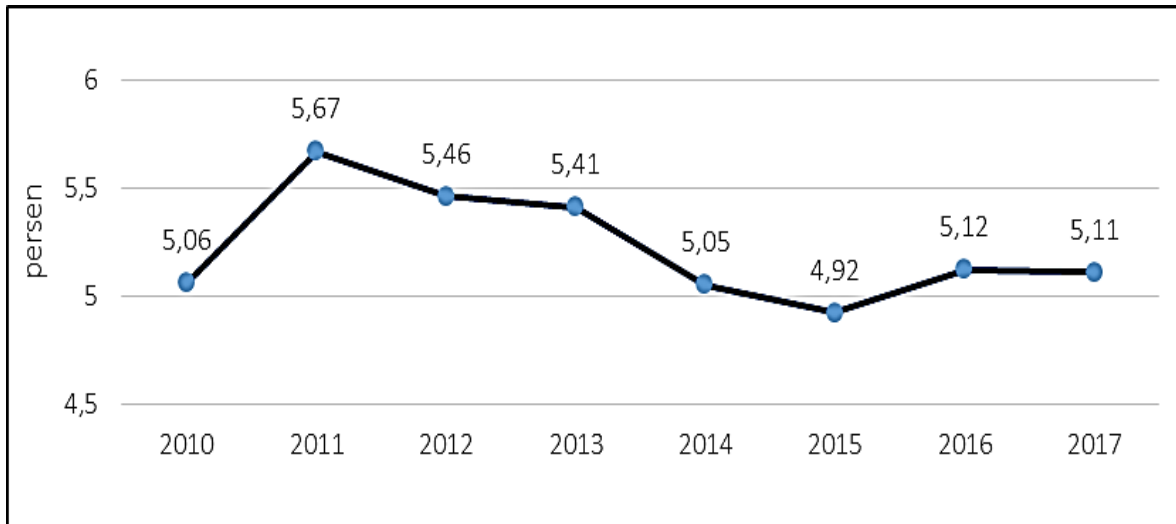
dengan β_0 adalah intersep, $\log(PDRB)_{it}$ adalah PDRB kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), Jalan_{it} merupakan belanja infrastruktur jalan kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), Jembatan_{it} merupakan belanja infrastruktur jembatan kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), Air_{it} merupakan belanja infrastruktur jaringan air kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), Listrik_{it} adalah belanja infrastruktur instalasi listrik dan telepon kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), Bangunan_{it} adalah belanja infrastruktur gadung/bangunan kabupaten/kota ke-i periode ke-t (miliar rupiah), dan ε_{it} adalah komponen error dari model untuk kabupaten/kota ke-i pada tahun waktu ke-t.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Kondisi Pertumbuhan Ekonomi dan Belanja Infrastruktur

Selama periode 2010-2017, PDRB NTT mengalami peningkatan dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 5,21 persen per tahun. Pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada tahun 2011 sebesar 5,67 persen kemudian terjadi perlambatan sepanjang

tahun 2011 hingga 2015. Pertumbuhan terendah terjadi pada tahun 2015 sebesar 4,92 persen. Kondisi ini diduga terjadi akibat net ekspor yang terus menurun dan terjadinya badai La Nina yang terjadi selama beberapa kali pada periode tersebut sehingga berpengaruh pada sektor pertanian yang merupakan sektor utama di NTT. Hal baiknya adalah pertumbuhan ekonomi NTT pada tahun 2016 mulai kembali meningkat, tetapi belum setinggi pertumbuhan ekonomi NTT pada tahun 2011.

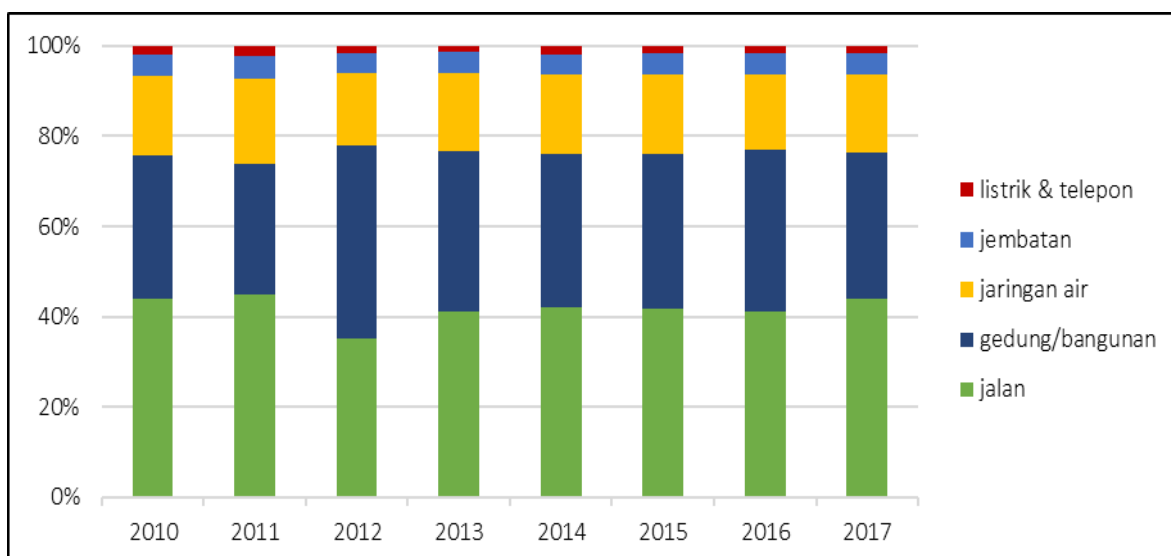


Gambar 1. Laju Pertumbuhan Ekonomi NTT Tahun 2010-2017

Sumber: Badan Pusat Statistik

Namun, pertumbuhan ekonomi yang melambat sepanjang tahun 2010-2017 tidak sejalan dengan alokasi belanja infrastruktur NTT yang cenderung meningkat sepanjang periode yang sama. Belanja infrastruktur provinsi Nusa Tenggara Timur cenderung meningkat setiap tahun, tetapi sempat terjadi penurunan belanja infrastruktur pada tahun 2014. Hal ini diduga disebabkan oleh rendahnya realisasi anggaran belanja Kementerian Pekerjaan Umum Nusa Tenggara Timur yang hanya sebesar 56,65 persen pada tahun 2014.

Sementara itu, alokasi belanja infrastruktur selama periode 2010-2017 cenderung tetap untuk tiap jenis belanja infrastruktur. Berdasarkan Gambar 2, alokasi belanja infrastruktur untuk konstruksi jalan mendominasi dengan rata-rata sebesar 41,78 persen pertahun, yang kemudian diikuti oleh konstruksi bangunan sebesar 34,54 persen pertahun. Selanjutnya, rata-rata alokasi untuk jaringan air sebesar 17,32 persen pertahun, konstruksi jembatan sebesar 4,64 persen pertahun, serta jaringan listrik dan telepon memperoleh alokasi terendah yaitu sebesar 1,72 persen pertahun. Dengan demikian, perbedaan arah antara pertumbuhan ekonomi dengan belanja infrastruktur menunjukkan bahwa alokasi belanja infrastruktur belum tepat guna untuk menjaga pertumbuhan ekonomi yang stabil.



Gambar 2. Alokasi Belanja Infrastruktur Menurut Jenisnya di NTT Tahun 2010-2017
Sumber: DJPK Kemenkeu (diolah)

4.2. Hasil Estimasi Model

Tahap pertama yang dilakukan dalam regresi data panel adalah menentukan struktur model yang terbentuk merupakan *Common Effect Model (CEM)*, *Fix Effect Model (FEM)*, atau *Random Effect Model (REM)*. Uji Chow dan Uji Hausman dilakukan untuk memilih struktur model yang tepat. Berdasarkan Uji Chow, model terbaik yang diperoleh dalam penelitian ini adalah *FEM*.

Tabel 1. Hasil Uji Chow

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	388.615923	(20,142)	0.0000
Cross-section Chi-square	675.461103	20	0.0000

Sumber: Data diolah

Selanjutnya, dilakukan pemilihan struktur model antara *FEM* dan *REM* menggunakan uji Hausman. Berdasarkan pengujian Hausman didapatkan model terbaik yaitu *REM*.

Tabel 2. Hasil Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	5.412304	5	0.3677

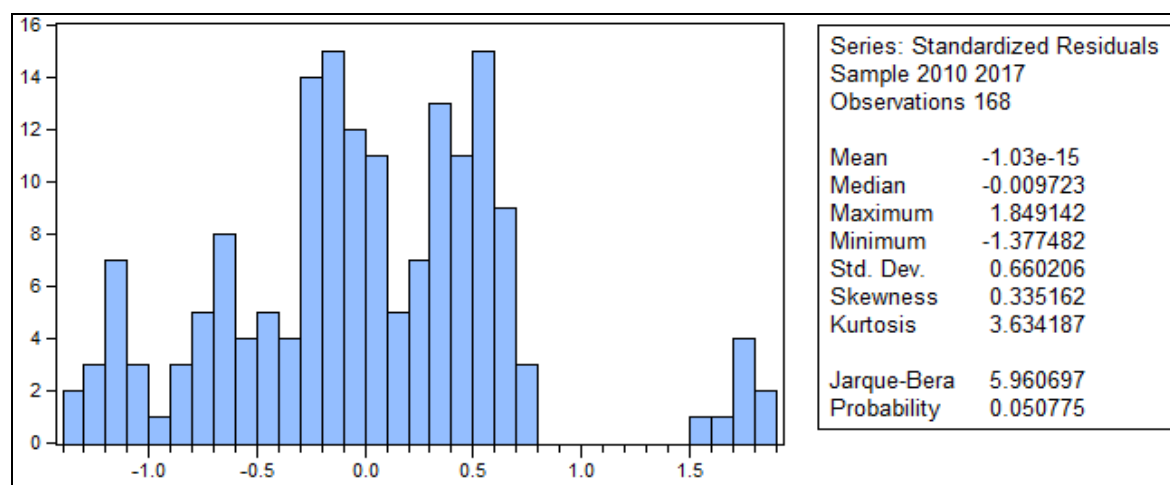
Sumber: Data diolah

Model terbaik yang dipilih adalah *REM*, maka metode estimasi yang digunakan adalah *Generalized Least Square (GLS)*. Metode estimasi *GLS* hanya memerlukan pengujian asumsi klasik berupa normalitas dan non-multikolinieritas saja karena estimasi *GLS* telah mengakomodasi masalah heteroskedastisitas dan autokorelasi (Gujarati, 2004). Berikut hasil pengujian normalitas dengan Uji Jarque-Bera dan non-multikolinieritas dengan *VIF*.

Tabel 3. Output Uji Non-Multikolinieritas

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Constant	0.021161	1.010334	NA
Jalan	6.56E-13	7.528664	7.467837
Jembatan	1.84E-11	3.473132	3.452058
Air	4.61E-12	7.825708	7.753810
Listrik	6.29E-11	2.011896	1.999665
Bangunan	2.47E-13	2.199906	2.182522

Sumber: Data olahan



Gambar 3. Hasil Uji Normalitas

Sumber: Data olahan

Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan, maka didapatkan estimasi model terbaik dan disajikan secara lengkap disajikan pada Tabel 4 sebagai berikut:

Tabel 4. Ringkasan Hasil Estimasi Model

Variabel	Koefisien	Std. Error	t-Statistik	Prob.
Constant	3.220748	0.063176	50.98077	0.0000
Jalan*	0.000870	0.000352	2.471305	0.0072
Jembatan	-0.000403	0.001863	-0.216085	0.4146
Air	0.000746	0.000932	0.800368	0.2124
Listrik	-0.001861	0.003443	-0.540564	0.2948
Bangunan*	0.000650	0.000216	3.012698	0.0015
Adjusted R ²	0.434896			
Prob (F-statistic)	0,000000			
F-statistic	26.70417			

Sumber: Hasil Perhitungan Penulis

Keterangan: *variabel yang signifikan

Nilai koefisien determinasi (*Adjusted R²*) dari model yang terbentuk sebesar 43,48 persen yang berarti bahwa variabel belanja infrastruktur jalan, jembatan, jaringan air, instalasi listrik dan telepon, serta gedung/bangunan dapat menjelaskan variasi pertumbuhan ekonomi NTT sebesar 43,48 persen, sedangkan sisanya dijelaskan oleh

variabel lain yang tidak terdapat pada model penelitian. Di sisi lain, uji simultan menunjukkan bahwa nilai statistik uji F sebesar 26,70 yang lebih besar dari $F(0,05; 25; 142) = 1,58$. Dapat dilihat juga dari nilai *p-value* dari pengujian tersebut sebesar 0,000 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 sehingga menghasilkan keputusan yang diambil adalah tolak H_0 . Dengan demikian, kesimpulan yang dapat diambil bahwa variabel belanja infrastruktur yang digunakan dalam model secara simultan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi NTT.

Secara parsial, hasil uji t akan memiliki keputusan H_0 ditolak bila nilai statistik uji t lebih besar dari nilai statistik tabel atau nilai *p-value* lebih kecil dari nilai alpha. Bila hal ini berlaku sebaliknya maka keputusan yang didapat adalah H_0 diterima. Dalam hal ini, variabel yang signifikan hanya dua, yaitu variabel belanja jalan dan belanja konstruksi bangunan.

Hasil estimasi menunjukkan bahwa variabel belanja konstruksi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Artinya, setiap kenaikan 1 miliar rupiah belanja infrastruktur jalan akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,08 persen dengan asumsi variabel lain konstan. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo & Firdaus (2009), Sidik (2011), serta Keusuma & Suriani (2015) yang membuktikan bahwa peningkatan belanja infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Adanya infrastruktur jalan dapat mempermudah distribusi barang dan jasa. Tidak hanya itu, mobilitas antarwilayah juga menjadi lebih mudah dan akses lebih terbuka, sehingga berpeluang meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi daerah yang masih terisolasi (Warsilan & Noor, 2015). Akan tetapi, hasil estimasi ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Handayani, Susetyo & Saleh (2017) menunjukkan bahwa infrastruktur panjang jalan berpengaruh secara signifikan dengan hubungan negatif terhadap PDRB Kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Selatan.

Demikian juga dengan variabel belanja konstruksi jembatan memiliki hasil yang negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Timur. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ma'ruf & Daud (2013) yang menunjukkan bahwa infrastruktur jembatan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Akan tetapi, hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fitriani (2016) yang membuktikan bahwa belanja infrastruktur jembatan tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Berbeda dengan variabel belanja jaringan air yang memiliki hasil yang positif namun tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Timur. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hapsari (2011) serta Keusuma & Suriani (2015), tapi tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo & Firdaus (2009) dan Warsilan & Noor (2015).

Selanjutnya variabel belanja instalasi listrik & telepon memiliki hasil yang negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Timur. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo & Firdaus (2009), Sidik (2011), dan Sumadisa, Trisnawati, & Wirathi (2016) yang membuktikan bahwa belanja infrastruktur instalasi listrik berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Namun hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fikriah & Wulandari (2015) yang menyatakan bahwa infrastruktur listrik tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Hapsari (2011) dan Keusuma & Suriani (2015) juga menunjukkan hasil yang berbeda, di mana infrastruktur listrik berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, namun infrastruktur telepon tidak berpengaruh

terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sementara variabel belanja konstruksi bangunan memiliki hasil yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Timur. Setiap kenaikan 1 miliar rupiah belanja konstruksi bangunan, akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,06 persen dengan asumsi variabel lain konstan. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fitriani (2016) yang membuktikan bahwa belanja konstruksi bangunan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Namun, hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fatoni (2017) yang membuktikan bahwa belanja konstruksi bangunan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Adanya pendirian bangunan-bangunan utamanya prasarana yang dapat digunakan secara umum dapat mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi. Hal ini salah satunya disebabkan oleh kemudahan yang didapat masyarakat untuk melakukan produksi sehingga meningkatkan output perekonomian.

6. KESIMPULAN

Selama periode 2010-2017, PDRB Nusa Tenggara Timur mengalami peningkatan dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 5,21 persen pertahun. Di samping itu, pengeluaran pemerintah untuk belanja infrastruktur memiliki alokasi terbesar, yaitu 72,11 persen dari belanja modal. Nilai belanja infrastruktur pun cenderung mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Selanjutnya, hasil analisis regresi data panel menunjukkan bahwa masing-masing komponen belanja infrastruktur memberikan hasil yang berbeda terhadap pertumbuhan ekonomi NTT. Belanja konstruksi jalan dan bangunan memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan belanja konstruksi jembatan, jaringan air, serta instalasi listrik dan telepon tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Dengan demikian, akan lebih baik apabila belanja infrastruktur pemerintah dapat diprioritaskan pada proyek konstruksi jalan dan bangunan. Di sisi lain, belanja untuk infrastruktur lain lebih baik diatur alokasi dan pengelolaannya agar lebih efektif meningkatkan pertumbuhan ekonomi NTT. Penelitian selanjutnya juga bisa memperinci jenis belanja infrastruktur dalam APBD agar diperoleh analisis yang lebih lengkap mengenai jenis belanja infrastruktur yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Irlan Indrocahyo, S.E., M.Si selaku dosen pembimbing dan kepada Badan Pusat Statistik dan Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan sebagai penyedia data.

REFERENSI

- Fatoni, A. M. (2017). *Analisis Pengaruh Belanja Modal Pemerintah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat Tahun 2010-2015*. Politeknik Statistika STIS.
- Fauji, J. (2017). *Pengaruh Belanja Infrastruktur, Pendidikan, dan Kesehatan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung*. Universitas Lampung.
- Fikriah, & Wulandari, M. (2015). Analisis Pengaruh Investasi Infrastruktur Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Aceh. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Publik*, 2(1), 14–29.
- Fitriani. (2016). *Analisis Sektor Unggulan dan Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Terhadap*

- Pertumbuhan Ekonomi Riau Tahun 2006-2014*. Politeknik Statistika STIS.
- Gujarati, D. N. (2004). *Basic Econometrics* (4th ed.). Singapore: McGraw-Hill Inc.
- Hapsari, T. (2011). *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*. UIN Syarif Hidayatullah.
- Handayani, T., ESusetyo, D., Saleh, M., S. (2017). Pengaruh Belanja Modal, Infrastruktur, dan Indeks Pembangunan Manusia Terhadap Produk Domestik Regional Bruto di Provinsi Sumatera Selatan. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 15(2), 92-100.
- Haris, A. (2009). *Pengaruh Penatagunaan Tanah terhadap Keberhasilan Pembangunan Infrastruktur dan Ekonomi*. Direktorat Tata Ruang dan Pertanahan. Jakarta: BAPPENAS.
- Keusuma, C. N., & Suriani. (2015). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan*, 4(1), 1-18.
- Ma'ruf, Y. P., & Daud, J. (2013). Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan terhadap Perumbuhan Ekonomi Wilayah di Kabupaten Pesisir Selatan Provinsi Sumatera Barat. *Jurnal Teknik Sipil USU*, 2(13).
- Mankiw, N. G. (2010). *Macroeconomics* (7th ed.). New York: Worth Publisher.
- Maqin, A. (2011). Pengaruh Kondisi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat. *Trikonomika*, 10(1), 10-18.
- Mustika, D. (2017). *Pengaruh Infrastruktur terhadap PDRB Kabupaten tertinggal di provinsi Nusa Tenggara Timur*. Universitas Diponegoro.
- Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2012). *Mikroekonomi* (8th ed.). Jakarta: Erlangga.
- Prasetyo, R. B., & Firdaus, M. (2009). Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 2(2), 222-236.
- Rahayu, Y., & Soleh, A. (2017). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Jambi (Pendekatan Fungsi Cobb Douglas). *Jurnal Development*, 5(2), 125-139.
- Sidik, A. P. (2011). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kalimantan Tahun 1994-2008*. Universitas Indonesia.
- Sukirno, S. (2004). *Makroekonomi: Teori Pengantar* (3rd ed.). Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sumadiasa, I. K., Trisnawati, N. M., & Wirathi, I. G. A. P. (2016). Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik dan PMA terhadap Pertumbuhan PDRB Provinsi Bali Tahun 1993-2014. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(7).
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2009). *Pembangunan Ekonomi Jilid I* (11th ed.). Jakarta: Erlangga.
- Warsilan, W., & Noor, A. (2015). Peranan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Implikasi pada Kebijakan Pembangunan di Kota Samarinda. *Jurnal Sosial Dan Pembangunan (MIMBAR)*, 31(2), 359-366.
- Widada, R. (2014). *Pengaruh Belanja Pemerintah, Infrastuktur, dan Tenaga Kerja terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten/Kota Hasil Pemekaran di Indonesia*. Institut Pertanian Bogor.
- World Bank. (1994). *World Development Report 1994 Infrastructure for Development*. New

York: Oxford University Press.

Wuryandari, G. (Ed.). (2014). *Pengembangan Wilayah Nusa Tenggara Timur dari Perspektif Sosial: Permasalahan dan Kebijakan*. Jakarta: LIPI Press.