

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menguraikan landasan teori dan studi terkait yang mendukung analisis penelitian.

#### **2.1. Landasan Teori**

Landasan teori di bawah ini membahas variabel yang digunakan dalam proses penelitian antara lain, PDRB, tenaga kerja dan infrastruktur. Berikut penjelasan dari masing-masing variabel:

##### **2.1.1. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)**

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan dari seluruh sektor perekonomian suatu wilayah, atau merupakan jumlah seluruh nilai barang atau jasa akhir yang dihasilkan seluruh unit ekonomi pada suatu wilayah tertentu (BPS, 2022). PDRB digolongkan berdasarkan harga berlaku dan harga konstan. PDRB berdasarkan harga berlaku artinya nilai tambah barang dan jasa dihitung menggunakan harga berlaku setiap tahun sedangkan PDRB berdasarkan harga konstan artinya nilai tambah barang dan jasa dihitung menggunakan harga tahun dasar atau dengan menggunakan harga pada tahun tertentu yang ditetapkan (BPS, 2022). Menurut BPS (2022) Perhitungan berdasarkan harga berlaku dapat dipakai untuk melihat pergeseran dan struktur ekonomi, sedangkan harga konstan dipakai untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun.

PDRB mampu menunjukkan kondisi ekonomi di suatu wilayah, semakin tinggi PDRB menandakan semakin baik kegiatan ekonomi di wilayah tersebut. Selain melihat kondisi ekonomi melalui nilai PDRB itu sendiri, PDRB digunakan juga untuk mengukur pertumbuhan ekonomi secara regional yang nantinya dapat merepresentasikan perkembangan atau fluktuasi kondisi ekonomi dari waktu ke waktu di suatu wilayah (Arsyad, 2010). Mengukur pertumbuhan ekonomi dengan menggunakan PDRB hanya dapat menggunakan PDRB riil atau bisa juga disebut PDRB konstan. Menurut BPS, PDRB riil ditentukan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{PDRB riil} = \text{Output yang diproduksi tahun tertentu} \times \text{Harga tahun dasar}$$

## **2.1.2. Tenaga Kerja**

### **2.1.2.1. Pengertian Tenaga Kerja**

Menurut UU No 13 tahun 2003, tenaga kerja merupakan orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Menurut Syahril (2020), dalam suatu negara penduduknya dibagi menjadi dua kelompok yaitu tenaga kerja dan bukan tenaga kerja. Penduduk dalam kelompok tenaga kerja merupakan penduduk yang sudah memasuki usia kerja. Menurut BPS, penduduk dengan usia kerja merupakan penduduk yang berusia 15 tahun dan lebih.

Menurut BPS penduduk yang digolongkan bekerja apabila melakukan kegiatan ekonomi untuk mendapatkan pendapatan atau keuntungan yang dilakukan minimal 1 jam dalam seminggu terakhir. Kegiatan ekonomi yang dimaksud termasuk kegiatan tak terbayar yang dilakukan pada suatu usaha dalam kegiatan

ekonomi. Melalui berbagai penjelasan di atas, penduduk yang mampu bekerja disebut sebagai tenaga kerja.

Setiap tenaga kerja yang bekerja memiliki kemampuan dan kualitas masing-masing. Berikut tiga kelompok tenaga kerja menurut kemampuan dan kualitas menurut Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi:

1. Tenaga kerja terdidik, merupakan tenaga kerja yang mempunyai pendidikan tinggi serta ahli dalam bidang-bidang tertentu. Contohnya: dokter, arsitek, dosen dll.
2. Tenaga kerja terampil, merupakan tenaga kerja yang membutuhkan keahlian atau keterampilan. Contohnya: supir bis, musisi, dll.
3. Tenaga kerja kasar, merupakan tenaga kerja yang tidak terdidik atau berpendidikan rendah dan tidak terampil hanya mengandalkan tenaga dalam melakukan pekerjaannya. Contohnya: buruh angkut.

Ketiga kelompok tenaga kerja tersebut, masing-masing memiliki perannya dan bersinergi dalam kegiatan ekonomi. Jika kegiatan ekonomi berjalan baik, sehingga dapat memacu pertumbuhan ekonomi.

#### **2.1.2.2. Hubungan Tenaga Kerja dengan PDRB**

Menurut Todaro (2011) pertumbuhan angkatan kerja mampu menjadi salah satu faktor positif yang mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Jumlah tenaga kerja yang besar mampu menambah tingkat produksi. Tenaga kerja yang beragam hingga pelosok daerah, berasal dari sumber daya manusia yang berkualitas dan memiliki keahliannya masing-masing. Kemampuan tenaga kerja yang saling bersinergi dalam kehidupan ekonomi, mengakibatkan industri yang makin

berkembang, arah produksi menjadi skala besar dan efisien sehingga mampu memacu kenaikan produksi dan pada akhirnya mampu berpengaruh pada kenaikan PDRB di suatu wilayah.

### **2.1.3. Infrastruktur**

#### **2.1.3.1. Pengertian Infrastruktur**

Menurut Mankiw di Teori Ilmu Ekonomi dalam Drakel (2021), infrastruktur merupakan modal publik yang terdiri dari jembatan, jalan umum, sistem saluran pembuangan dan lain-lain sebagai wujud investasi pemerintah. Pengertian lain menurut Robert J. Kodoatie dalam Supriadi *et al* (2020) infrastruktur merupakan berbagai fasilitas fisik untuk menunjang fungsi pemerintahan dalam menyediakan air, tenaga listrik, transportasi, pembuangan limbah, serta berbagai pelayanan lain untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial. Pembangunan infrastruktur sangat membantu masyarakat dalam berkegiatan khususnya dalam kegiatan ekonomi, salah satunya dengan adanya infrastruktur masyarakat dapat dengan mudah saling terkoneksi dan mobilitas distribusi barang dan jasa menjadi lebih baik sehingga kegiatan ekonomi dapat lebih efektif dan efisien.

Menurut Canning *et al* dalam Hidayah (2019) Infrastruktur memiliki sifat eksternalitas, di mana pemerintah sebagai pihak yang menyediakan dan pihak lain mampu menggunakan infrastruktur tersebut tanpa memberikan bayaran langsung. Adanya dukungan infrastruktur yang memadai meningkatkan produktivitas semua *input* dalam proses produksi. Menurut Haidir (2021) infrastruktur berperan sebagai

barang publik, di mana *marginal cost* dalam penyediaannya adalah nol dari penambahan penggunaan atau penggunaan suatu barang dapat digunakan semua orang dalam waktu yang bersamaan (*non-rivalry*) dan tidak menghalangi seseorang dalam mengkonsumsi suatu barang (*non-excludable*).

Menurut klasifikasi *World Bank* dalam Kusuma 2019 infrastruktur memiliki 3 golongan, yaitu:

1. Infrastruktur ekonomi, merupakan infrastruktur fisik untuk kepentingan aktivitas ekonomi, yang meliputi *public work* (jalan, bendungan, kanal, irigasi dan drainase), *public utilities* (tenaga listrik, telekomunikasi, air minum, sanitasi, dan gas), dan sektor transportasi (jalan, rel kereta api, pelabuhan, lapangan terbang, dan sebagainya).
2. Infrastruktur sosial, merupakan infrastruktur yang diarahkan pada pembangunan lingkungan dan manusia, seperti kesehatan, rekreasi, pendidikan dan perumahan.
3. Infrastruktur administrasi/institusi, merupakan infrastruktur dalam bentuk penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi.

#### **2.1.3.1.1. Panjang Jalan**

Panjang jalan memiliki hubungan erat dengan transportasi darat karena memberikan pengaruh pada proses mobilitas distribusi kegiatan ekonomi melalui darat sehingga mampu menjadi lebih efisien. Menurut PP 34 tahun 2006, menjelaskan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang

diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jenis jalan meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa; sedangkan kondisi jalan meliputi jalan baik sedang, rusak, dan rusak berat.

Berikut adalah pengelompokan jalan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yang diklasifikasikan berdasarkan administrasi pemerintahan:

**a) Jalan Nasional**

Jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

**b) Jalan Provinsi**

Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

**c) Jalan Kabupaten**

Jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

**d) Jalan Kota**

Jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil,

menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada di dalam kota.

**e) Jalan Desa**

Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar pemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Menurut konsep dan definisi menurut BPS, kondisi jalan meliputi:

**a) Jalan Baik**

Jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 60km/jam dan selama 2 tahun mendatang tanpa pemeliharaan pada pengerasan jalan.

**b) Jalan Sedang**

Jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 40 - 60km/jam dan selama 1 tahun mendatang tanpa rehabilitasi pada pengerasan jalan.

**c) Jalan Rusak**

Jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 20 - 40km/jam dan perlu perbaikan pondasi jalan.

**d) Jalan Rusak Berat**

Jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 0 - 20km/jam.

**2.1.3.1.2. Bandara**

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Udara, bandar udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan dengan batas-batas yang ditetapkan dengan baik yang digunakan sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, tempat naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan

intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Lapangan terbang atau bandara, mampu menjadi solusi bagi masyarakat yang terkendala dengan kondisi geografi, maksudnya wilayahnya tidak memungkinkan adanya pelabuhan ataupun akses darat terbatas. Infrastruktur ini, ikut menjangkau beberapa daerah terpencil dan membantu pendistribusian barang dan jasa menjadi efisien dan efektif.

#### **2.1.3.1.3. Pelabuhan**

Menurut BPS, pelabuhan merupakan suatu lokasi yang terdiri dari daratan dan perairan sekitarnya dengan batas-batas yang ditetapkan sebagai lokasi kegiatan pemerintahan dan perekonomian, tempat kapal berlabuh, bersandar, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Pelabuhan mampu menghubungkan antar wilayah hingga antar pulau. Wilayah yang hanya memiliki akses laut dalam melakukan distribusi barang dan jasa, akan terbantu dengan adanya infrastruktur ini. Dampaknya akan terjadi pemerataan distribusi antar daerah dan berdampak pada kenaikan perekonomian daerah.

#### **2.1.3.2. Hubungan Infrastruktur dengan PDRB**

Infrastruktur ekonomi yang terdiri dari jalan, pelabuhan, bandara, listrik dan air masing-masing memiliki peran penting sebagai pendukung sektor-sektor lain dalam kegiatan perekonomian suatu daerah. Panjang jalan dapat digunakan

untuk memperlancar akses mobilitas faktor produksi melalui daerah daratan. Pelabuhan dapat menjadi akses mobilitas faktor produksi melalui daerah perairan. Bandara dapat menjadi akses mobilitas faktor produksi melalui daerah udara. Jalan, pelabuhan dan bandara masing-masing berperan untuk menghubungkan antar wilayah, sehingga dapat memperlancar proses distribusi faktor produksi ke daerah tertinggal dan mampu meningkatkan PDRB. Melalui peran masing-masing infrastruktur tersebut, dalam jangka panjang infrastruktur akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi di suatu daerah.

## 2.2. Studi Terkait

Penelitian serupa pernah dilakukan oleh Putri (2014), membahas mengenai pengaruh investasi, tenaga kerja, belanja modal dan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa. Penelitian ini menggunakan model regresi data panel *fixed effect model* dengan periode *time series* dari 2007 – 2011 serta dengan jumlah data *cross section* 6 dari jumlah provinsi di Pulau Jawa. Hasil penelitian membuktikan bahwa secara individu variabel PMDN, PMA, tenaga kerja, belanja modal, dan infrastruktur yang terdiri dari jalan aspal serta listrik mempunyai pengaruh positif dan signifikan, sedangkan variabel jalan tidak aspal tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa tahun 2007 - 2011. Hasil lain menyatakan bahwa secara bersama-sama variabel PMDN, PMA, tenaga kerja, belanja modal, jalan aspal, jalan tidak aspal dan listrik berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa tahun 2007 – 2011.

Penelitian Ramadhian (2018) membahas mengenai pengaruh jumlah tenaga kerja, infrastruktur jalan, air, dan listrik terhadap pertumbuhan PDRB di enam kabupaten/kota di Jawa Timur, yang menggunakan model regresi data panel *fixed effect model* dengan data *time series* dalam periode 2010 - 2015 serta dengan data *cross section* kabupaten/kota di Jawa Timur berjumlah 6 (Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Gresik, Kota Kediri, dan Kabupaten Malang). Variabel dependen dalam penelitian ini adalah PDRB 6 kabupaten/kota di Jawa Timur sedangkan variabel independennya adalah jumlah tenaga kerja, panjang jalan, penyaluran air, dan penyaluran listrik. Hasil uji individu menunjukkan bahwa tenaga kerja, panjang jalan, dan infrastruktur listrik berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB, sedangkan infrastruktur air tidak berpengaruh signifikan terhadap PDRB. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi PDRB di 6 kabupaten/kota di Jawa Timur pada periode penelitian.

Penelitian Narwati dan Ezra (2020) membahas mengenai pengaruh infrastruktur jalan, tenaga kerja, dan investasi terhadap PDRB di Pulau Jawa, yang menggunakan model regresi data panel *fixed effect model* dengan data *time series* dalam periode 2004 - 2018 serta dengan data *cross section* Provinsi di Pulau Jawa berjumlah 6 (DKI, Jabar, Jateng, Jatim, DIY, dan Banten). Variabel dependen dalam penelitian ini adalah PDRB 6 Provinsi di Pulau Jawa, sedangkan variabel independennya adalah panjang jalan, tenaga kerja, dan investasi. Hasil uji individu menunjukkan bahwa panjang jalan, tenaga kerja, dan investasi berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel

independen signifikan dan mempengaruhi PDRB di 6 Provinsi di Pulau Jawa pada periode penelitian.

Penelitian Prasetyo dan Firdaus (2009) membahas mengenai pengaruh infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi wilayah di Indonesia, yang menggunakan model regresi data panel *fixed effect model* dengan data *time series* dalam periode 1995 - 2006 serta dengan data *cross section* 26 Provinsi di Indonesia. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah PDRB konstan 26 Provinsi di Indonesia, sedangkan variabel independennya adalah stok modal, tenaga kerja, penduduk berpendidikan minimal SMP, energi listrik terjual, panjang jalan, dan jumlah air bersih yang disalurkan. Hasil uji individu menunjukkan bahwa stok modal, tenaga kerja, energi listrik terjual, panjang jalan, dan jumlah air bersih yang disalurkan berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB, sedangkan variabel *human capital* melalui indikator penduduk berpendidikan minimal SMP tidak berpengaruh signifikan terhadap PDRB. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi PDRB 26 Provinsi di Indonesia pada periode penelitian.

Penelitian Brilyawan dan Santosa (2019) membahas mengenai pengaruh infrastruktur sosial dan ekonomi terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia, yang menggunakan model regresi data panel *random effect model* dengan data *time series* dalam periode 2015 - 2019 serta dengan data *cross section* Provinsi di Indonesia berjumlah 34. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah PDRB Perkapita ADHK 2010 menurut lapangan usaha sedangkan variabel independennya adalah panjang jalan, jumlah produksi listrik, jumlah kapasitas air bersih, angka harapan

hidup, dan rata-rata lama sekolah. Hasil uji individu menunjukkan bahwa panjang jalan, dan rata-rata lama sekolah berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB sedangkan jumlah produksi listrik, jumlah kapasitas air bersih, dan angka harapan hidup tidak berpengaruh signifikan terhadap PDRB. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi PDRB Perkapita ADHK 2010 pada periode penelitian.

Penelitian Irefan dan Adry (2018) membahas mengenai pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, yang menggunakan model regresi data panel *fixed effect model* dengan data *time series* dalam periode 2012 - 2016 serta dengan data *cross section* 33 Provinsi di Indonesia. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Pertumbuhan Ekonomi yang diolah dari Pertumbuhan atau Perubahan PDRB Provinsi di Indonesia dari tahun ke tahun, sedangkan variabel independennya adalah infrastruktur telekomunikasi, jalan, dan angkutan udara. Hasil uji individu infrastruktur telekomunikasi, jalan, dan angkutan udara berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada periode penelitian.

Penelitian Kartiasih (2019) membahas mengenai dampak infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, yang menggunakan model regresi data panel dengan data *time series* dalam periode 2010 - 2014 serta dengan data *cross section* provinsi di Indonesia berjumlah 30. Hasil uji individu menunjukkan bahwa jumlah mobil penumpang, mobil barang, sepeda motor, arus pesawat, dan arus bongkar muat barang di pelabuhan berpengaruh secara signifikan

terhadap pertumbuhan ekonomi sedangkan jumlah bis serta panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada periode penelitian.

Penelitian Husen dan Baranyanan (2021) membahas mengenai pengaruh pembangunan infrastruktur pelabuhan, infrastruktur jalan dan infrastruktur jembatan terhadap pertumbuhan ekonomi Maluku Utara, yang menggunakan model analisis regresi berganda dengan data *time series* dalam periode 2011 - 2018. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah pertumbuhan PDRB berdasarkan harga konstan 2010 Provinsi Maluku, sedangkan variabel independennya adalah pelabuhan, panjang jalan, dan jumlah jembatan. Hasil uji individu menunjukkan bahwa pelabuhan, panjang jalan, dan jumlah jembatan berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Maluku Utara. Hasil uji serentak menunjukkan bahwa seluruh variabel independen signifikan dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Maluku Utara pada periode penelitian