

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan daerah sebagai bagian tak terpisahkan dari pembangunan nasional pada hakekatnya merupakan upaya peningkatan kapasitas pemerintahan daerah agar tercipta suatu kemampuan yang handal dan profesional dalam menjalankan pemerintahan serta memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Pembangunan daerah juga berarti memampukan daerah untuk mengelola sumber daya ekonominya secara berdaya guna dan berhasil guna untuk kemajuan daerah dan kesejahteraan masyarakat. Untuk itu maka pelaksanaan otonomi daerah menjadi jalan keluar untuk mewujudkan kemandirian daerah dalam mengelola pendapatan dan pembiayaan kebutuhan pembangunan di daerahnya.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan bahwa otonomi daerah merupakan hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian pemenuhan kebutuhan pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan masyarakat menjadi tanggung jawab yang harus dilaksanakan setiap pemerintah daerah.

Pemerintah Provinsi Lampung sebagai salah satu pemerintah daerah otonom terus berupaya menggerakkan berbagai potensi ekonomi yang ada di wilayahnya dengan mengalokasikan berbagai pengeluaran pembangunan. Hal ini dimaksudkan agar para pelaku ekonomi dapat berperan serta dan berpartisipasi aktif menggerakkan roda perekonomian sehingga diharapkan mampu memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi Lampung. Untuk mengetahui sumbangan sektor-sektor ekonomi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Proporsi Sektor-Sektor Ekonomi terhadap Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Lampung Tahun 2009

Sektor	Proporsi (%)
Pertanian	41,3
Pertambangan & Penggalian	2,1
Industri Pengolahan	13,4
Listrik, Gas & Air Bersih	0,4
Bangunan	4,9
Perdagangan, Hotel & Restoran	16,0
Pengangkutan & Komunikasi	6,8
Keuangan, sewa & Jasa Pershn	7,7
Jasa-jasa	7,6
Total	100,0

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2009

Tabel 1 memperlihatkan bahwa hingga tahun 2009, tiga besar sektor-sektor ekonomi penyumbang PDRB terbesar di Provinsi Lampung adalah sektor pertanian sebesar 41,3 persen, diikuti sektor perdagangan, hotel dan resetoran sebesar 16,0 persen, dan sektor industri pengolahan sebesar 13,4 persen. Hal ini menunjukkan bahwa sektor pertanian, sektor perdagangan, jasa dan perhotelan, dan sektor industri pengolahan merupakan sektor-sektor yang mendominasi kegiatan perekonomian di Provinsi Lampung sehingga diharapkan di masa

mendatang peningkatan kontribusi sektor-sektor lainnya sangat diharapkan demi menjaga kestabilan pertumbuhan ekonomi Lampung. Perkembangan pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung selama tahun 1998--2009 dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Lampung Selama Tahun 1998--2009 Berdasarkan Harga Konstan 2000*

Tahun	PDRB (Juta Rupiah)	Pertumbuhan (%)
1998	21.670.459	-
1999	22.230.584	2,6
2000	23.200.302	4,4
2001	25.426.198	9,6
2002	27.235.382	7,1
2003	26.898.052	-1,2
2004	28.262.289	5,1
2005	29.397.248	4,0
2006	30.861.360	5,0
2007	32.694.890	5,9
2008	34.414.630	5,3
2009	36.196.970	5,2
Rata-rata		4,8

Sumber: Badan Statistik Provinsi Lampung (data diolah)

Keterangan: * PDRB 1998--2000 merupakan hasil konversi PDRB tahun dasar 1993 dengan PDRB tahun dasar 2000 (perhitungan Lampiran 1)

Tabel 2 memperlihatkan bahwa selama tahun 1998--2009 pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung mengalami fluktuasi dengan rata-rata meningkat 4,8 persen per tahun. Pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada tahun 2001 sebesar 9,6 persen sedangkan pertumbuhan ekonomi terendah terjadi pada tahun 2003 sebesar - 1,2 persen..

Fluktuasi pertumbuhan ekonomi Lampung tidak terlepas dari berbagai faktor yang mempengaruhi, salah satunya adalah kebijakan pengeluaran pembangunan yang dilakukan Pemerintah Provinsi Lampung, khususnya di bidang pembangunan sarana dan prasarana penunjang kegiatan ekonomi. Mengingat peningkatan pertumbuhan ekonomi, salah satunya juga akan ditentukan oleh kemampuan

pemerintah menyediakan sarana dan prasarana (infrastruktur) yang dibutuhkan para pelaku ekonomi. Menurut Sukirno (2006), tersedianya prasarana yang cukup akan sangat mendorong pembangunan ekonomi sehingga program pembangunan yang menekankan pada usaha mengembangkan prasarana merupakan suatu langkah mempercepat pengembangan sektor produktif.

Samuelson dan Nordhaus (2005) mengatakan ada empat faktor sebagai sumber pertumbuhan ekonomi. Faktor-faktor tersebut adalah (1) Sumber Daya Manusia (SDM), (2) Sumber Daya Alam (SDA), (3) pembentukan modal, dan (4) teknologi. Pengeluaran pemerintah berperan dalam pembentukan modal melalui pengeluaran pemerintah diberbagai bidang seperti sarana dan prasarana. Pembentukan modal dibidang sarana dan prasarana ini umumnya menjadi *Social Overhead Capital (SOC)* yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. *SOC* ini sangat penting dan pihak swasta tidak bersedia menyediakan berbagai fasilitas publik. Tanpa adanya fasilitas publik maka swasta tidak berminat untuk menanamkan modalnya. Pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pendapatan akan terdorong naik dengan adanya berbagai fasilitas publik.

Menurut Friawan (2008) ada tiga alasan utama mengapa infrastruktur penting dalam sebuah integrasi ekonomi. Alasan pertama adalah ketersediaan infrastruktur yang baru merupakan mesin utama pembangunan ekonomi. Kedua, untuk memperoleh manfaat yang penuh dari integrasi, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Alasan ketiga adalah perhatian terhadap perbaikan infrastruktur juga penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar daerah.

Ketersediaan sarana transportasi jalan menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam rangka pembangunan pertumbuhan ekonomi. Hal ini penting mengingat kelancaran mobilisasi faktor-faktor ekonomi (SDA, SDM, modal dan teknologi) ke seluruh wilayah akan sulit diwujudkan tanpa dukungan sarana jalan yang memadai dan mencukupi. Menurut Friawan (2005), jaringan transportasi yang terintegrasi dengan baik akan melancarkan distribusi kegiatan ekonomi dan secara jangka panjang dapat menjadi media pemerataan pembangunan.

Menurut Dardak (2005), infrastruktur fisik, terutama jaringan jalan, sebagai pembentuk struktur ruang nasional memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa ketersediaan jalan yang memadai.

Berdasarkan hal tersebut jelaslah bahwa pembangunan sarana transportasi jalan perlu menjadi salah satu prioritas utama yang harus dilakukan pemerintah dalam rangka percepatan pemerataan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi wilayah. Untuk mengetahui kondisi jalan yang ada di Provinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Kondisi Jalan Nasional dan Provinsi di Provinsi Lampung Selama Tahun 1998--2009

Tahun	Kondisi Jalan (Km)				Proporsi Kondisi Jalan (%)			
	Baik	Sedang	Rusak	Total	Baik	Sedang	Rusak	Total
1998	1.848,0	605,2	549,4	3.002,6	61,5	20,2	18,3	100,0
1999	2.071,0	534,2	696,3	3.301,4	62,7	16,2	21,1	100,0
2000	1.188,9	953,0	1.159,5	3.301,4	36,0	28,9	35,1	100,0
2001	973,0	1.199,3	1.129,1	3.301,4	29,5	36,3	34,2	100,0
2002	863,0	1.225,4	1.213,0	3.301,4	26,1	37,1	36,7	100,0
2003	625,8	1.225,2	1.450,3	3.301,4	19,0	37,1	43,9	100,0
2004	853,1	468,3	1.980,1	3.301,4	25,8	14,2	60,0	100,0
2005	1.103,0	886,1	1.312,3	3.301,4	33,4	26,8	39,8	100,0
2006	1.446,7	992,5	1.166,3	3.605,4	40,1	27,5	32,3	100,0
2007	2.695,9	854,4	847,6	4.398,0	61,3	19,4	19,3	100,0
2008	2.112,1	1.129,1	1.156,8	4.398,0	48,0	25,7	26,3	100,0
2009	1.532,0	984,0	1.882,0	4.398,0	34,8	22,4	42,8	100,0
Rata-Rata	1.442,7	921,4	1.211,9	3.576,0	39,9	26,0	34,2	100,0

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Lampung (data diolah)

Tabel 3 memperlihatkan bahwa perkembangan kondisi jalan baik, sedang dan rusak di Provinsi Lampung mengalami fluktuasi selama tahun 1998--2009. Dari total panjang jalan di Provinsi Lampung selama tahun 1998--2009 yang mencapai rata-rata 3.576 kilometer, 39,9 persen berada dalam kondisi baik, 26 persen dalam kondisi sedang, dan 34,2 persen dalam kondisi rusak.

Menyadari pentingnya sarana transportasi jalan sebagai urat nadi perekonomian maka setiap tahun Pemerintah Provinsi Lampung mengalokasikan biaya pembangunannya pada bidang infrastruktur jalan. Untuk mengetahui perkembangan biaya pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Biaya Pembangunan Bidang Infrastruktur Jalan di Provinsi Lampung Selama Tahun 1998--2009*

Tahun	Biaya Pembangunan Jalan (Juta Rupiah)	Perkembangan %
1998	23.403	-
1999	41.523	77,4
2000	21.766	-47,6
2001	23.772	9,2
2002	24.185	1,7
2003	13.614	-43,7
2004	54.854	302,9
2005	98.062	78,8
2006	65.171	-33,5
2007	264.110	305,3
2008	447.013	69,3
2009	295.067	-34,0
Rata-rata	114.378	62,3

Sumber: Biro Keuangan Provinsi Lampung (data diolah)

Keterangan:* Hasil konversi dengan Indeks Harga Perdagangan Besar Bahan Bangunan/Konstruksi Umum berdasarkan tahun dasar 2000 (perhitungan Lampiran 4)

Tabel 4 memperlihatkan bahwa alokasi biaya pembangunan infrastruktur jalan setiap tahunnya mengalami fluktuasi dengan rata-rata pertumbuhan 62,3 persen pertahun. Peningkatan tertinggi sebesar 305,5 persen terjadi pada tahun 2007, sedangkan penurunan terendah terjadi pada tahun 2000 sebesar 47,6 persen.

Seperti diketahui sebelumnya bahwa sektor pertanian memberikan sumbangan terbesar terhadap PDRB Provinsi Lampung yaitu 41,26 persen pada Tahun 2009 (Tabel 1). Kondisi ini terjadi antara lain disebabkan ketersediaan sarana pengairan sebagai bagian penting yang tidak dapat dipisahkan pada sektor pertanian. Menurut Hadi (2010) peningkatan investasi dibidang pertanian tentu saja diharapkan mempunyai dampak positif terhadap kinerja sektor pertanian, antara lain produksi pertanian, yang menjadi tanggungjawab Kementerian Pertanian. Dengan meningkatnya produksi pertanian, maka ketahanan pangan nasional menjadi makin kuat, pendapatan petani akan meningkat, kesempatan

kerja perdesaan akan makin luas, jumlah penduduk miskin di perdesaan berkurang, devisa negara makin besar dan PDB sektor pertanian juga meningkat.

Menurut World Bank (Hadi, 2010) pengeluaran untuk infrastruktur pengairan merupakan salah satu pengeluaran pemerintah (*public spending*) untuk pembangunan pertanian. Menurut Friawan (2005), dukungan ketersediaan fasilitas pengairan yang baik tentunya akan dapat meningkatkan produktivitas hasil pertanian yang semakin baik pula yang pada akhirnya akan memberikan kontribusi bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi. Perkembangan kondisi saluran irigasi di Provinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Kondisi Saluran Irigasi di Provinsi Lampung Selama Tahun 1998--2009

Tahun	Kondisi Saluran Irigasi (Km)				Proporsi Kondisi Saluran Irigasi (%)			
	Baik	Sedang	Rusak	Total	Baik	Sedang	Rusak	Total
1998	521	125	144	790	65,9	15,8	18,2	100,0
1999	515	155	120	790	65,2	19,6	15,2	100,0
2000	531	132	127	790	67,2	16,7	16,1	100,0
2001	615	125	180	920	66,8	13,6	19,6	100,0
2002	630	158	132	920	68,5	17,2	14,3	100,0
2003	574	188	158	920	62,4	20,4	17,2	100,0
2004	523	167	230	920	56,8	18,2	25,0	100,0
2005	395	149	376	920	42,9	16,2	40,9	100,0
2006	425	158	337	920	46,2	17,2	36,6	100,0
2007	515	168	447	1.130	45,6	14,9	39,6	100,0
2008	435	154	541	1.130	38,5	13,6	47,9	100,0
2009	485	143	502	1.130	42,9	12,7	44,4	100,0
Rata-Rata	514	152	275	940	55,8	16,3	27,9	100,0

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Lampung (data diolah)

Tabel 5 memperlihatkan bahwa perkembangan kondisi irigasi saluran irigasi di Provinsi Lampung mengalami fluktuasi selama Tahun 1998--2009. Dari rata-rata total panjang irigasi sepanjang 940 kilometer, rata-rata 55,8 persen berada dalam kondisi baik, 16,3 persen dalam kondisi sedang, dan 27,9 persen dalam kondisi rusak.

Melihat pentingnya dukungan sarana pengairan dalam menunjang peningkatan produksi hasil pertanian dan pertumbuhan ekonomi, Pemerintah Provinsi Lampung setiap tahunnya mengalokasikan biaya pembangunan pada bidang infrastruktur pengairan. Untuk mengetahui perkembangan biaya pembangunan bidang infrastruktur pengairan di Provinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Biaya Pembangunan Bidang Infrastruktur Pengairan di Provinsi Lampung Selama Tahun 1998--2009

Tahun	Biaya Pembangunan Pengairan (Juta Rupiah)	Perkembangan %
1998	7.336	-
1999	2.405	-67,2
2000	8.584	256,9
2001	16.803	95,8
2002	23.339	38,9
2003	24.045	3,0
2004	24.329	1,2
2005	23.267	-4,4
2006	37.458	61,0
2007	80.172	114,0
2008	59.410	-25,9
2009	50.041	-15,8
Rata-rata	29.766	41,6

Sumber: Biro Keuangan Provinsi Lampung (data diolah)

Keterangan:* Hasil konversi dengan Indeks Harga Perdagangan Besar Bahan Bangunan/Konstruksi Umum berdasarkan tahun dasar 2000 (perhitungan Lampiran 5)

Tabel 6 memperlihatkan bahwa alokasi biaya pembangunan infrastruktur pengairan setiap tahunnya mengalami fluktuasi dengan rata-rata tumbuh 41,6 persen pertahun. Peningkatan tertinggi sebesar 256,9 persen terjadi pada tahun 200, sedangkan penurunan terendah terjadi pada tahun 1999 sebesar 67,2 persen.

Berbagai penelitian terkait pengeluaran pembangunan dan pertumbuhan ekonomi telah banyak dilakukan, namun yang secara spesifik menggunakan variabel pengeluaran pembangunan bidang infrastruktur jalan dan pengairan sebagai

instrumen pengeluaran pembangunan yang dikaitkan dengan pertumbuhan ekonomi, masih sangat terbatas.

Penelitian yang dilakukan Bastias (2010) menggunakan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur jalan sebagai salah satu variabel yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Indonesia periode 1969-2009, di samping pendidikan dan kesehatan. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa dalam jangka pendek maupun jangka panjang, pengeluaran pemerintah atas infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia

Begitu pula dengan penelitian yang dilakukan oleh World Bank pada tahun 2009 dalam Hadi (2010) yang menggunakan infrastruktur fisik pertanian yaitu irigasi dan jalan pertanian, sebagai salah satu variabel yang mempengaruhi laju pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) pertanian, di samping subsidi input, litbang, dan penyuluhan pertanian. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa bahwa pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur fisik pertanian (irigasi dan jalan pertanian) mempunyai dampak positif dan signifikan terhadap laju pertumbuhan PDB pertanian per kapita.

Berdasarkan atas uraian-uraian di atas maka penelitian ini menitikberatkan pada pembahasan dampak pengeluaran pemerintah atas infrastruktur jalan dan pengairan terhadap pertumbuhan ekonomi Lampung, dengan judul penelitian: “Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Bidang Infrastruktur Jalan dan Pengairan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Lampung”.

B. Permasalahan

Pengeluaran pemerintah memiliki kedudukan penting di dalam pembangunan. Pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi jalan dan pengairan merupakan salah satu bentuk tanggung jawab pemerintah dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus pertumbuhan ekonomi. Selama tahun 1998--2009 alokasi pengeluaran pembangunan Provinsi Lampung pada kedua sektor tersebut mengalami pertumbuhan yang sangat fluktuatif, yaitu sektor infrastruktur jalan rata-rata 62,3 persen per tahun, sedangkan sektor infrastruktur pengairan rata-rata 41,6 persen per tahun. Sedangkan pertumbuhan ekonomi Lampung berkembang dikisaran rata-rata 4,8 persen pertahun. Berdasarkan hal tersebut maka permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah: Bagaimana pengaruh pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur jalan dan pengairan terhadap pertumbuhan ekonomi Lampung.

C. Pembatasan Masalah

Penelitian ini membatasi masalah pada pembuktian pengaruh pengeluaran pemerintah di bidang infrastruktur jalan dan pengairan terhadap pertumbuhan ekonomi Lampung selama tahun 1998--2009.

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengeluaran pemerintah di bidang infrastruktur jalan dan pengairan terhadap pertumbuhan ekonomi Lampung.

E. Kerangka Pemikiran

Pertumbuhan ekonomi merupakan suatu ukuran kuantitatif yang menggambarkan perkembangan suatu perekonomian dalam satu tahun tertentu apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya (Sukirno, 2006). Peningkatan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari kemampuan pemerintah dalam menjalankan perannya di dalamnya. Menurut Dumairy (1999) fungsi pemerintah di dalam pembangunan ekonomi adalah alokatif, distributif, stabilitatif dan dinamisatif. Pemerintah akan melakukan pengeluaran belanja pembangunan sebagai langkah untuk menjalankan fungsi-fungsinya tersebut. Belanja pembangunan merupakan pengeluaran pemerintah untuk memenuhi kebutuhan pembangunan.

Pengeluaran pemerintah merupakan salah satu unsur permintaan agregat. Konsep perhitungan pendapatan nasional dengan pendekatan pengeluaran menyatakan bahwa $Y = C + I + G + X - M$. Formula ini dikenal sebagai identitas pendapatan nasional. Variabel Y melambangkan pendapatan nasional (dalam arti luas), sekaligus mencerminkan penawaran agregat. Sedangkan variabel-variabel di ruas kanan di sebut permintaan agregat. Variabel G melambangkan pengeluaran pemerintah (*Government Expenditure*). Dengan membandingkan nilai G dan Y serta mengamatinya dari waktu ke waktu dapat diketahui seberapa besar kontribusi pengeluaran pemerintah dalam pembentukan permintaan agregat atau pendapatan nasional (Dumairy, 1999).

Banyak pertimbangan yang mendasari pengambilan keputusan pemerintah dalam mengatur pengeluarannya. Pemerintah tidak cukup hanya meraih tujuan akhir

dari setiap kebijaksanaan pengeluarannya, tetapi juga harus memperhitungkan sasaran antara yang akan menikmati atau terkenan kebijaksanaan tersebut. Memperbesar pendapatan nasional dengan tujuan semata-mata untuk meningkatkan pendapatan nasional atau memperluas kesempatan kerja adalah tidak memadai, melainkan harus pula diperhitungkan siapa (masyarakat lapisan mana) yang akan terpekerjakan atau meningkat pendapatannya. Pemerintah pun perlu menghindari agar peningkatan perannya dalam perekonomian tidak justru melemahkan kegiatan pihak swasta (Dumairy, 1999).

Dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) pengeluaran pemerintah daerah secara garis besar dapat dikelompokkan ke dalam dua golongan yaitu pengeluaran rutin dan pengeluaran pembangunan. Pengeluaran rutin pada dasarnya berunsurkan pos-pos pengeluaran untuk membiayai pelaksanaan roda pemerintahan sehari-hari meliputi belanja pegawai, belanja barang : berbagai macam subsidi (subsidi daerah dan subsidi harga barang) ; angsuran dan utang pemerintah ; serta jumlah pengeluaran lain. Sedangkan pengeluaran pembangunan maksudnya adalah pengeluaran yang bersifat menambah modal masyarakat dalam bentuk prasarana fisik, yang dibedakan atas pembangunan yang dibiayai dengan dana rupiah dan bantuan proyek.

Pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur jalan dan pengairan merupakan salah satu upaya investasi pemerintah dalam rangka pembentukan modal pembangunan. Menurut Hadi (2010), secara konseptual investasi adalah pembentukan modal tetap (*fixed capital formation*). Sedangkan yang dimaksud pembentukan modal tetap adalah pendirian bangunan/konstruksi, pembelian barang modal baru dari

dalam negeri, dan pembelian barang modal baru dan bekas dari luar negeri (BPS, 1997).

Lebih lanjut Hadi (2010) mengatakan bahwa investasi yang dilakukan pemerintah setiap tahun, baik oleh perusahaan maupun pemerintah, membentuk akumulasi stok modal. Menurut Van der Eng dalam Hadi (2010), stok modal mencakup bangunan, alat-alat transportasi, mesin-mesin dan peralatan lainnya. Penggunaan aset-aset tersebut memberikan kontribusi dalam penciptaan *output* dan pendapatan dalam perekonomian suatu negara.

Berdasarkan beberapa pendapat tersebut maka dalam rangka pembentukan modal pemerintah, yang dimaksud pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur jalan dalam penelitian ini adalah biaya yang dikeluarkan pemerintah untuk pembangunan fisik jalan, sedangkan yang dimaksud dengan pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur pengairan dalam penelitian ini adalah biaya yang dikeluarkan pemerintah untuk pembangunan saluran irigasi. Hasil pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur jalan berupa jalan dan hasil pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur pengairan dalam bentuk bangunan saluran irigasi, merupakan stok modal bagi pemerintah.

Mengingat pengeluaran pemerintah bidang infrastruktur jalan dan pengairan merupakan salah satu upaya investasi pemerintah dalam rangka pembentukan modal pembangunan, maka penelitian ini menggunakan dasar teori pertumbuhan ekonomi Klasik. Menurut kaum Klasik, pembentukan modal merupakan sumber utama pertumbuhan ekonomi (Sukirno, 2006). Model persamaan matematis dari teori pertumbuhan ekonomi kaum Klasik adalah:

$$Y = f(K)$$

Keterangan:

Y = pertumbuhan ekonomi
 K = pembentukan modal

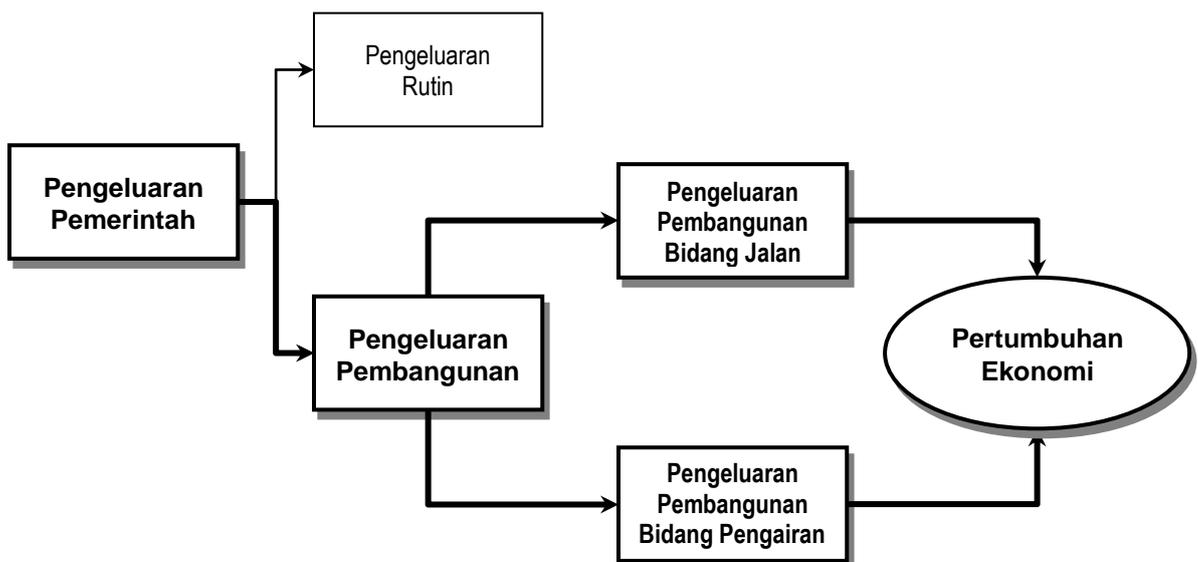
Mengingat pembentukan modal yang dilihat dalam penelitian ini adalah investasi pemerintah dalam bidang pembangunan infrastruktur jalan dan pengairan (irigasi), maka model di atas dikembangkan menjadi:

$$Y = f(K_1, K_2)$$

Keterangan:

Y = Pertumbuhan ekonomi
 K_1 = Pembentukan modal jalan (pengeluaran pemerintah atas pembangunan infrastruktur jalan)
 K_2 = Pembentukan modal irigasi saluran air (pengeluaran pemerintah atas pembangunan infrastruktur pengairan irigasi)

Berdasarkan uraian-uraian di atas maka bagan kerangka pemikiran penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Bagan Kerangka Pemikiran.

F. Hipotesis

Hipotesis yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah: pengeluaran pemerintah di bidang infrastruktur jalan dan pengairan berpengaruh nyata terhadap pertumbuhan ekonomi Lampung.