

**DAMPAK PROSES REHABILITASI INFRASTRUKTUR KOTA
TERHADAP PENDAPATAN USAHA BENGKEL OTOMOTIF
TAHUN 2017**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Program Studi Ekonomi Pembangunan



Oleh :

Nama : SARI HANDAYANI
NPM : 1405180033
Program Studi : Ekonomi Pembangunan

**FAKULTS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, tanggal 03 April 2018, pukul 14.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, dan seterusnya.

MEMUTUSKAN

Nama : SARI HANDAYANI
NPM : 1405180033
Jurusan : EKONOMI PEMBANGUNAN
Judul Skripsi : DAMPAK PROSES REHABILITASI INFRASTRUKTUR KOTA TERHADAP PENDAPATAN USAHA BENKEL OTOMOTIF TAHUN 2017

Dinyatakan : (B/A) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Tim Penguji

Penguji I

Dra. Hj. ROSWITA HAFNI, M.Si

Penguji II

SRI ENDANG RAHAYU, SE, M.Si

Pembimbing

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS

Ketua

Panitia Ujian

Sekretaris

H. JANURI, SE, MM, M.Si



DE GUNAWAN, SE, M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama Lengkap : SARI HANDAYANI

N.P.M : 1405180033

Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN

Judul Skripsi : DAMPAK PROSES REHABILITASI INFRASTRUKTUR
KOTA TERHADAP PENDAPATAN USAHA BENGKEL
OTOMOTIF TAHUN 2017

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian
mempertahankan skripsi.

Medan, 29 Maret 2018

Pembimbing Skripsi

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS

Diketahui/Disetujui
Oleh:

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi UMSU

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS



Dekan
Fakultas Ekonomi UMSU

JANURI, SE, MM, M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : SARI HANDAYANI
N.P.M : 1405180033
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN
Judul Skripsi : DAMPAK PROSES REHABILITASI INFRASTRUKTUR KOTA TERHADAP PENDAPATAN USAHA BENGKEL OTOMOTIF TAHUN 2017

Tanggal	Deskripsi Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
4/3-18	Bab II Cara penulisan hrs di sesuaikan dan paragraf yg telah saya buat bisa dpt mengaitkan dengan masalah		
16/3-18	Bab Data gunakan Excel dr kerangka, template data hrs coba dgn kerangka		
19/3-18	Analisis data Pasangin hrs sesuai dgn 4 faktor utama Pengel dan Papano jalan.		
23/3-18	Analisis hrs lebih di rangkai lagi sbg kesimpulan dan saran akan lbh baik.		
27/3/18	Semua sdh ok !! Acc final !!		

Medan, 27 Maret 2018
Diketahui / Disetujui
Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan

Pembimbing Skripsi

(Dr. PRAWIDYA HARIANI RS)

(Dr. PRAWIDYA HARIANI RS)

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : SARI HANDAYANI
NPM : 1405180033
Fakultas : Ekonomi (Akuntansi Perpajakan/Manajemen/IESP)
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)

Menyatakan bahwa:

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha sendiri, baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi.
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut :
 - Menjiplak/Plagiat hasil karya penelitian orang lain.
 - Merekayasa tanda angket, wawancara, observasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti memalsukan stempel, kop surat, atau identitas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "penetapan proyek proposal/makalah/skripsi dan penghunjakkan Dosen Pembimbing" dari Fakultas Ekonomi UMSU.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dengan kesadaran sendiri.

Medan, 20 Februari 2018
Pembuat Pernyataan



NB :

- Surat pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat pengajuan judul
- Foto copy surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi

ABSTRACT

Infrastructure is a public means and infrastructure that must be provided by the Government for every community. Because infrastructure is the driving wheel of the economy. If the infrastructure provided by the Government is inadequate, then community activities will be hampered both in the economic, political, social and cultural fields. Public infrastructure is very important in menunjang every aspect of community activities is the way. Because mobility of society every day through the means. The purpose of this research is to analyze the impact of urban infrastructure rehabilitation process to automotive owner and business owner of automotive repair shop Medan City. Motive analysis used is descriptive analysis with form of data of leather. The results showed that the process of infrastructure rehabilitation has no significant effect on automotive owners and automotive business owners of Medan City. For the automotive workshop business turnover they do not experience a reminder with the infrastructure rehabilitation process Medan City.

Keywords: Infrastructure, consumer automotive owner, automotive workshop owner

ABSTRAK

Infrastruktur merupakan sarana dan prasarana publik yang wajib disediakan oleh Pemerintah untuk setiap masyarakatnya. Sebab infrastruktur merupakan roda penggerak perekonomian. Jika infrastruktur yang disediakan Pemerintah tidak memadai, maka aktivitas masyarakat akan terhambat baik di bidang ekonomi, politik, sosial maupun budaya. Infrastruktur publik yang sangat penting dalam menunjang setiap aspek kegiatan masyarakatnya adalah jalan. Karena mobilitas masyarakat setiap harinya melalui sarana tersebut. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota terhadap konsumen pemilik otomotif dan pemilik usaha bengkel otomotif Kota Medan. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan bentuk data kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwasanya proses rehabilitasi infrastruktur tidak berpengaruh signifikan terhadap konsumen pemilik otomotif maupun pemilik usaha bengkel otomotif Kota Medan. Bagi pelaku usaha bengkel otomotif omzet mereka tidak mengalami peningkatan dengan proses rehabilitasi infrastruktur Kota Medan.

Kata Kunci: Infrastruktur, konsumen pemilik otomotif, pemilik usaha bengkel otomotif

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR GAMBAR	ii
DAFTAR TABEL	iii

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.1.1 Perkembagn Infrastruktur Fisik.....	3
A. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Amerika	5
B. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Asia.....	6
C. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Eropa	6
1.1.2 Perkembangan Infrastruktur Fisik di Indonesia	6
1.1.3 Kondisi Infrastruktur Kota di Medan	13
1.2 Identifikasi Masalah	22
1.3 Batasan dan Rumusan Masalah	22
1.3.1 Batasan Masalah	22
1.3.2 Rumusan Masalah	23
1.4 Tujuan Penelitian	23
1.5 Manfaat Penelitian	23
1.5.1 Manfaat Akademik	23
1.5.2 Manfaat Non Akademik	23

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Uraian Teoris.....	25
2.1.1 Teori Produksi.....	25
A. Konsep biaya.....	25
B. Dimensi Jangka Pendek dan Jangka Panjang.....	26

C. Model Produksi dengan Satu Faktor Produksi Variab.....	28
D. Produksi Total, Produksi Marginal, dan Produksi Rata-rata.....	28
E. Kurva Isokuan	30
F. Kurva Anggaran produksi	31
G. Memaksimumkan Laba	31
2.1.2 Teori Perilaku Konsumen	33
A. Pengertian-pengertian dan Asumsi-asumsi Utama	33
B. Teori Kardinal	35
C. Teori Ordinal.....	36
2.1.3 Teori APBN	38
A. Pendapatan Negara.....	38
B. Pengeluaran Pemerintah.....	38
C. Jenis Pengeluaran Pemerintah.....	39
D. Teori Peacock dan Wiseman.....	44
2.1.4 Teori Investasi.....	47
A. Definisi Investasi	47
B. Jenis-Jenis Investasi	48
C. Sumber-sumber Investasi	49
D. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Laju Investasi.....	50
E. Hubungan Investasi dengan Infrastruktur	52
2.1.5 Infrastruktur	54
2.1.6 Penelitian Terdahulu	57
2.1.7 Kerangka Konseptual.....	59

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian	60
3.2 Defenisi Operasional.....	60
3.3 Tempat dan Waktu Penelitian	61
3.4 Populasi dan Sampel	61
3.4.1 Populasi	61
3.4.2 Sampel.....	61
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	62
3.6 Jenis dan Sumber Data	62
3.7 Tahapan Analisis.....	63
3.7.1 Analisis Deskriptif	63

BAB IV HASIL PEMBAHASAN

4. 1 Kondisi Georafik Kota Medan	64
4.1.1 Kondisi Iklim Kota Medan	64
4.1.2 Kondisi Tipologi Kota Medan	68
4.2 Struktur Pemerintah Kota Medan.....	70
4.3 Kondisi Demografi Kota Medan.....	71
4.4 Kondisi Ekonomi Kota Medan	74
4.4.1 Produk Domestik Regional Bruto Kota Medan.....	74
4.4.2 Struktur Ekonomi Kota Medan	76
4.4.3 PDRB Per Kapita	77
4.4.4 Pemerataan Pendapatan	77
4.5 Kondisi Infrastruktur Kota Medan.....	79
4.6 Kondisi Sosial Kota Medan	80

4.6.1 Pendidikan Kota Medan.....	80
4.7 Analisa Dampak Proses Rehabilitasi Infrastruktural	82
4.7.1 Analisis Deskriptif konsumen otomotif.....	82
4.7.2 Analisis Deskriptif Pendapatan Pelaku Usaha Bengkel	87

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan	89
5.1.1 Bagi Konsumen	89
5.1.2 Bagi Pelaku Usaha.....	90

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2-1 Kurva Produksi Isokuan	33
Gambar 2-2 Kurva Anggaran Produksi	34
Gambar 2-3 Kurva Indiferensi	40
Gambar 2-4 Kurva Peta Indiferensi.....	41
Gambar 2-5 Kurva Pengeluaran Pemerintah.....	51

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Prasarana Jalan Berdasarkan Kelas Jalan dan Penanggungjawab	20
Tabel 1-2 Prasarana Jalan Kota Medan Berdasarkan Kondisi 2005-2009.....	21
Tabel 2-2 Penelitian Terdahulu	52
Tabel 3-1 Definisi Operasional	57
Tabel 4-1 Rata- rata Suhu dan Kelembaban udara Kota Medan.....	64
Tabel 4-2 Rata-rata Penyinaran Matahari	65
Tabel 4-3 Jumlah Curah Hujan Kota Medan	67
Tabel 4-4 Persentase Kawasan Kumuh Di Kota Medan Tahun 2005-2009	69
Tabel 4-5 Rumah Tangga Bersanitasi Di Kota Medan Tahun 2005-2009.....	69
Tabel 4-6 Laju Pertumbuhan dan Kepadatan Penduduk Kota Medan.....	72
Tabel 4-7 Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan Tahun 2013.....	73
Tabel 4-8 Distribusi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur Tahun 2009	74
Tabel 4-9 PDRB Periode Tahun 2005-2009	75
Tabel 4-10 Struktur PDRB Menurut Lapangan Usaha Tahun 2005-2009.....	76
Tabel 4-11 PDRB per Kapita Kota Medan Tahun 2005-2009.....	77
Tabel 4-12 Indeks Williamson Kota Medan	78
Tabel 4-13 Persentase Panjang Jalan Kota Medan	79
Tabel 4-14 Persentase Rumah Tangga yang Menggunakan Air Bersih	80
Tabel 4-15 Perkembangan Angka Melek Huruf Kota Medan	81
Tabel 4-16 Perkembangan Angka Partisipasi Kasar dan Murni	81
Tabel 4-17 Sikap Masyarakat atau Konsumen Otomotif Kota Medan	83
Tabel 4-18 Sikap Masyarakat atau Konsumen Otomotif Kota Medan	85
Tabel 4-19 Dampak yang Diperoleh Masyarakat dari Jalan Rusak.....	86

Tabel 4-20 Danpak Positif dan Negatif yang Dirasakan Pelaku Usaha.....	87
Tabel 4-21 Dampak Positif dan Negatif Dirasakan Pelaku Usaha Bengkel Otomotif.....	88

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya ucapkan ke hadirat Allah subhanahu wa ta'ala yang telah melimpahkan kesehatan jasmani dan rohani sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi saya yang berjudul “ DAMPAK REHABILITASI INFRASTRUKTUR KOTA TERHADAP PENDAPATAN USAHA BENGKEL OTOMOTIF TAHUN 2017 “

Tujuan dari penyusunan skripsi ini guna memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan jenjang S1 Program Studi Ekonomi Pembangunan pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).

Didalam pengerjaan skripsi ini telah melibatkan banyak pihak yang sangat membantu dalam banyak hal. Oleh sebab itu, disini sangat ingin menyampaikan rasa terima kasih saya yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Ibu Dr. PRAWIDYA HARIANI RS, Selaku Ketua Jurusan Program Studi Ekonomi Pembangunan serta selaku dosen pembimbing yang telah membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini hingga selesai.
2. Ibu Dra.Hj. LAILAN SAFINA. M.Si. selaku Dosen Pembimbing saya pada seminar proposal Program Studi Ekonomi Pembangunan.
3. Ibu Sri Endang Rahayu, SE.,M.Si. Selaku Sekretaris serta Dosen Penguji I pada acara sidang meja hijau Program Studi Ekonomi Pembangunan.
4. Ibu Dra. Hj. ROSWITA HAFNI. M.Si. Selaku Dosen Penguji II pada acara sidang meja hijau Program Studi Ekonomi Pembangunan.
5. Kedua orangtua yang tak dapat saya ungkapkan, dengan doa dan jerih payah merekalah dapat menghantarkan saya menyelesaikan jenjang S1 Program Studi Ekonomi Pembangunan sehingga dapat menerima gelar Sarjana Ekonomi (SE).
6. Kakak, keluarga dan kerabat yang terus mendukung saya baik secara materi maupun moral.

7. Sahabat tercinta yang selalu ada baik suka maupun duka cantik6 : Siti Suharni, Riana Astuti Harahap, Christy Wijayanti, Tik Rahmadiyahanti, Viona Kesuma Ninggrum Dmk dan terhadap saya sendiri. Kami semua berjuang demi tercapainya mimpi dan cita-cita.
8. Semua pihak yang terlibat dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu.

Medan, 1 Agustus 2018

Penulis

Sari Handayani

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Infrastruktur merupakan aspek penting dalam pertumbuhan dan perkembangan ekonomi negara. Bukan hanya ekonomi, aspek sosial, budaya dan aspek lainnya berhubungan erat dengan pembangunan infrastruktur. Penyediaan infrastruktur sendiri berhubungan dengan pemerintah sebagai pengatur dari negaranya. Fungsi pemerintah dalam ekonomi sektor publik berkaitan erat dengan pemerintah yang mempunyai kewenangan dalam menetapkan kebijakan publik. Kebijakan publik diperlukan untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk melalui penyediaan barang-barang publik dan barang-barang konsumsi lain. Dalam ekonomi publik peran pemerintah sangat penting. Peran pemerintah itu diantaranya sebagai fungsi alokasi . Tidak semua barang dan jasa yang ada dapat disediakan oleh sektor swasta. Barang dan jasa yang tidak dapat disediakan oleh sistem pasar ini disebut barang publik, yaitu barang yang tidak dapat disediakan melalui transaksi antara penjual dan pembeli. Barang swasta adalah barang yang dapat disediakan melalui sistem pasar, yaitu melalui transaksi antara penjual dan pembeli.

Adanya barang yang tidak dapat disediakan melalui sistem pasar ini disebabkan karena adanya kegagalan sistem pasar. Sistem pasar tidak dapat menyediakan barang atau jasa tertentu oleh karena manfaat dari adanya barang tersebut tidak hanya dirasakan secara pribadi akan tetapi dinikmati oleh orang lain. Jadi dalam hal ini dikatakan bahwa sistem pasar gagal menyediakan barang dan jasa yang tidak mempunyai sifat pengecualian, yaitu pengecualian oleh orang

yang memiliki suatu barang terhadap orang lain dalam menikmati barang tersebut. Jalan raya adalah salah satu contoh barang publik yang tidak dapat diterapkan prinsip pengecualian secara teknis maupun secara ekonomis. Secara teknis setiap orang membutuhkan jalan sehingga kalau pun ada seseorang pemakai jalan maka tidak mungkin orang lain dilarang untuk menikmati atau memanfaatkan jalan tersebut. Jadi barang publik murni merupakan barang yang baik secara teknis maupun secara ekonomis tidak dapat diterapkan prinsip pengecualian atas barang tersebut.

Jadi dalam fungsi alokasi ini, peran pemerintah adalah untuk mengusahakan agar alokasi sumber-sumber ekonomi dilaksanakan secara efisien. Berkaitan dengan peran ini, maka yang perlu diperhatikan adalah berapa besar harus menyediakan barang-barang publik seperti jalan dan berapa dana yang harus dialokasikan untuk membangun sebuah jalan. Selain peranan alokasi maka fungsi lain pemerintah adalah berperan sebagai alat distribusi pendapatan atau kekayaan. Adapun distribusi dapat dikatakan sebagai penyaluran atau pembagian pengiriman kepada beberapa orang atau ke beberapa tempat. Pembagian barang keperluan sehari-hari terutama dalam masa darurat oleh pemerintah kepada pegawai negeri, penduduk dan sebagainya. Distribusi pendapatan dan kekayaan yang ditimbulkan oleh sistem pasar mungkin dianggap oleh masyarakat sebagai tidak adil.

Masalah keadilan dalam distribusi pendapatan dikatakan sebagai suatu masalah yang rumit dalam teori ekonomi. Ada sebagian ahli ekonomi yang berpendapat bahwa masalah efisiensi ekonomi harus dipisahkan dari masalah keadilan. Perubahan ekonomi dikatakan efisien apabila perubahan yang

dilakukan untuk memperbaiki suatu golongan dalam masyarakat dilakukan sedemikian rupa sehingga tidak memperburuk keadaan golongan yang lain. Secara sederhana, fungsi distribusi ini merupakan fungsi menyeimbangkan, menyesuaikan pembagian pendapatan masyarakat dan kesejahteraan masyarakat.

Selain peranan alokasi dan distribusi, peranan utama pemerintah adalah sebagai stabilisasi ekonomi. Perekonomian yang sepenuhnya diserahkan kepada swasta akan berpengaruh terhadap keadaan yang akan menimbulkan pengangguran dan inflasi. Inflasi dan deflasi merupakan hal yang dapat mengganggu stabilitas ekonomi. Pemerintah berperan untuk menciptakan keadaan yang aman dan nyaman dalam kehidupan bernegara demi terciptanya kondisi masyarakat yang sejahtera. Diantara ketiga fungsi ekonomi pemerintah, fungsi stabilisasi ini merupakan yang paling kecil kewenangan dan dukungannya terhadap peran pemerintah daerah dan bahkan hampir tak mendapatkan bagian untuk berperan dalam fungsi stabilisasi.

Hal ini dilandasi oleh pemikiran bahwa fungsi stabilisasi berbeda antar satu daerah dengan daerah lain dalam suatu negara. Pemerintah lebih berperan sebagai stabilitator untuk menjaga agar perekonomian berjalan normal yaitu dengan cara menjaga agar permasalahan yang terjadi pada satu sektor perekonomian tidak merembet ke sektor lain. Selain itu peran pemerintah untuk menjaga agar perekonomian terhindar dari inflasi dan kestabilan hukum terjaga. Tanpa adanya campur tangan pemerintah perekonomian akan tidak terkendali sehingga nantinya akan menimbulkan pengangguran tenaga kerja yang akan mengganggu stabilitas ekonomi.

1.1.1 Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota Di Dunia

A. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Amerika Serikat

Membahas tentang infrastruktur fisik kota tentu Indonesia masih banyak memiliki kekurangan. Tidak seperti negara maju, infrastruktur mereka yang memadai mendorong perekonomian negara semakin meningkat. Infrastruktur negara maju seperti Amerika Serikat terus mengembangkan inovasinya untuk meningkatkan kesejahteraan warga negaranya. Sebagai negara *super power*, Amerika terus membenahi infrastruktur fisik kotanya. Inovasi yang digunakan Amerika dalam pembangunan infrastruktur fisik kotanya adalah dengan menerapkan konsep infrastruktur hijau bagi pengembangan kawasan perkotaannya.

Konsep infrastruktur hijau ini dikembangkan oleh *The United States Environmental Protection Agency* (EPA) yang mengaplikasikan pada manajemen penanganan limpasan air hujan (*runoff*) secara local mempergunakan sistem alami yang ada, untuk meniru kondisi alami. Penerapan program infrastruktur hijau yang di lakukan oleh EPA mengarah pada peningkatan kualitas lingkungan melalui pembuatan infrastruktur hijau bertujuan untuk meningkatkan keberlangsungan kondisi lingkungan yang sehat. Penerapan infrastruktur hijau di Amerika Serikat dilakukan dengan membangun bentukan alami pada infrastruktur-infrastruktur umum yang mudah dijumpai di kawasan perkotaan, beberapa contohnya terangkum sebagai berikut:

a. Downspout Disconnection

Downspout disconnection merupakan salah satu cara mengarahkan air hujan yang jatuh ke atap agar tidak langsung masuk ke jaringan drainase namun dapat di tampung dalam bak penampungan air hujan, kolam atau permukaan tanah yang permabel sehingga air hujan dapat terfiltrasi dengan baik ataupun dapat tersimpan untuk dimanfaatkan lagi.

b. Bioretensi/Bioinfiltrasi

Bioretensi atau bioinfiltrasi adalah cekungan dangkal yang bervegetasi yang dapat mengumpulkan dan menyerap limpasan air dari atap, trotoar, dan jalan-jalan. Bioretensi berfungsi meniru proses hidrologi alami dengan infiltrasi, limpasan, dan evapotranspirasi yang dapat berjalan sebagaimana pada kondisi alami. Bioretensi dapat diterapkan di hampir semua tempat, hanya membutuhkan suatu area yang tidak tertutup.

c. Planter Boxes

Planter boxes adalah taman perkotaan ukuran kecil yang berfungsi mengumpulkan dan menyerap limpasan dari trotoar, tempat parkir, dan jalan-jalan. Aplikasi ini ideal dengan kawasan terbangun dengan ruang yang terbatas seperti di daerah perkotaan padat. Selain itu, dapat pula menambah nilai estetika di pinggir jalan.

d. Permukaan Atap Bervegetasi

Peletakan vegetasi (tanaman) pada permukaan atap merupakan salah satu cara untuk menciptakan kondisi simpanan air buatan serta dapat mengurangi pemanasan akibat aktivitas perkotaan. Disamping itu, atap bervegetasi dapat menambah unsure keindahan kota.

e. Jalan dan Trotoar Tembus Air

Jalan dan trotoar tembus air merupakan permukaan jalan yang dapat menginfiltrasi atau pun menyimpan air hujan yang jatuh di atasnya. Jalan tembus air dapat terbuat dari beton dan aspal porous yang mudah tembus air dapat tetap terinfiltrasi. Contoh lain dari negara-negara yang infrastruktur kotanya yang maju dan tidak mengalami keterbatasan.

B. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Asia

Kota pertama adalah dari negara Singapura. Singapura memang terkenal dengan kota yang rapi, dan bersih. Salah satu penempatan yang membuat kota ini terlihat sangat teratur adalah jalur pejalan kaki atau trotoar. Trotoar di Singapura memiliki desain yang nyaman untuk pejalan kaki. Trotoar di Singapura umumnya menggunakan keramik sehingga tampilannya sangat rapi dan juga mudah dibersihkan. Selain itu trotoar Singapura juga sangat lebar sehingga baik warga lokal maupun turis tak segan untuk berjalan kaki. Kota kedua adalah Jepang tepatnya di Kota Tokyo. Trotoar di Jepang memang dibangun sedemikian rupa agar pejalan kaki bebas berlalu lalang. Kebanyakan trotoar di Jepang memiliki batas seperti pagar kecil dengan jalan raya. Hal tersebut akan membuat trotoar lebih aman untuk digunakan. Selain itu ternyata pagar pembatas tersebut memiliki fungsi untuk memarkir sepeda karena orang Jepang memang sering kali menggunakan sepeda.

C. Perkembangan Infrastruktur Fisik Kota di Eropa

Sebagai contoh lainnya infrastruktur kota di Eropa yaitu Belanda. Belanda merupakan Negara yang memiliki sistem pengelolaan air terbaik di dunia. Belanda menerapkan sistem polder yang kompleks untuk mempertahankan wilayah Belanda dari ancaman banjir dan air pasang. Sistem ini dimulai di Belanda pada abad ke-11 yang kemudian disempurnakan dengan adanya penggunaan kincir angin pada abad ke-13. Polder adalah dataran rendah yang membentuk daerah yang dikelilingi oleh tanggul.

Pada daerah ini seperti buangan air kotor dan air hujan dikumpulkan di suatu badan air (sungai, kanal) lalu di pompakan ke badan air yang lebih tinggi posisinya, hingga pada akhirnya dipompakan ke sungai atau kanal yang bermuara ke laut. Sistem polder banyak diterapkan pada reklamasi laut atau muara sungai juga pada manajemen air buangan (air kotor dan drainase hujan) di daerah yang lebih rendah dari permukaan laut dan sungai. Air dikendalikan sedemikian rupa sehingga jika terdapat kelebihan air yang dapat menyebabkan banjir, maka kelebihan air itu di pompa keluar dari sistem. Penerapan sistem polder dapat memecahkan masalah banjir perkotaan. Bukan hanya masalah trotoar dan saluran pembuangan atau drainase yang menjadi perbandingan infrastruktur Indonesia dengan negara luar, banyak permasalahan yang kompleks mengenai infrastuktur lainnya.

1.1.2 Perkembangan infrastruktur fisik Kota di Indonesia

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ini mengingat gerak laju pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi dan energi. Oleh karena itu, pembangunan sektor ini menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya. Peran infrastruktur cukup signifikan dalam mengakselerasi pembangunan ekonomi secara umum. Beberapa terminologi infrastruktur menjangkau hal yang lebih luas, misalnya The World Bank (1994) memberikan batasan infrastruktur terbagi atas tiga bagian.

Pertama, berupa infrastruktur ekonomi *public utilities* (tenaga listrik, telekomunikasi, air, sanitasi, dan gas). *Public work* (jalan, bendungan, kanal, irigasi, dan drainase), sektor transportasi (rel kereta api, terminal bus, pelabuhan, bandar udara). Kedua, infrastruktur sosial seperti pendidikan, kesehatan, perumahan, dan rekreasi. Dan ketiga, infrastruktur administrasi berupa penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi. Kebijakan pembangunan infrastruktur di Indonesia lebih didasarkan pada orientasi *output* berupa pertumbuhan ekonomi dibandingkan pemerataan, baik antara pulau Jawa maupun antara Indonesia bagian barat (IBB) dan Indonesia bagian timur (IBT). Ketimpangan dapat dilihat pada nilai investasi dan produksi di masing-masing wilayah, lebih dari 50% investasi berada di pulau Jawa, yang hanya mencakup dari seluruh wilayah Indonesia. Sedangkan output atau PDRB pulau Jawa menghasilkan lebih dari 60% total output Indonesia (*The World Bank, 1994*).

Pembangunan infrastruktur suatu negara harus sejalan dengan kondisi makro negara yang bersangkutan. Dalam 30 tahun terakhir di tenggarai pembangunan ekonomi Indonesia tertinggal akibat lemahnya pembangunan infrastruktur yang ada di Indonesia dapat dilihat dari pengeluaran pembangunan infrastruktur yang terus menurun dari 5,3% terhadap GDP (*Gross Domestic Product*) tahun 1993-1994, menjadi sekitar 2,3% (2005 hingga sekarang). Padahal kondisi normal, pengeluaran pembangunan untuk infrastruktur bagi negara berkembang adalah sekitar 5-6% dari GDP (*The World Bank, 1994*).

Akibatnya dapat terlihat pada kondisi infrastruktur di Indonesia secara umum masih rendah di bandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya. Seperti, rumah tangga di Indonesia yang belum memperoleh aliran listrik sebesar 45%, sementara di negara-negara lainnya termasuk Vietnam hanya sekitar 10-15%. Panjang jalan tol di Indonesia hanya 5.622 km, sementara di Malaysia panjangnya mencapai 1.127 km dan China 4.735 km. Rendahnya penyediaan infrastruktur tersebut disebabkan oleh rendahnya kualitas pelayanan, cakupan yang terbatas, pelayanan tidak berkelanjutan, kurangnya keterbukaan, *fairness*, dan kebijakan tarif, kerancuan dan ketidakpastian kerangka pengaturan, ketidakpastian pembebasan lahan, dan kemampuan pendanaan yang terbatas (KKPPI, 2005)

Krisis ekonomi 1997-1998 membuat kondisi infrastruktur Indonesia menjadi sangat buruk. Bukan saja pada saat kritis, banyak proyek-proyek infrastruktur baik yang didanai oleh swasta maupun dari APBN ditangguhkan, tetapi setelah krisis pengeluaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur berkurang drastis. Secara total, porsi dari APBN untuk sektor ini

telah turun sekitar 80% dari tingkat pra-krisis. Pada tahun 1994, pemerintah pusat membelanjakan hampir 14 milyar dolar AS untuk pembangunan, 57% diantaranya untuk infrastruktur.

Belanja infrastruktur daerah juga dapat dikatakan sangat kecil, walaupun sejak dilakukannya desentralisasi otonomi daerah, pengeluaran pemerintah daerah, pengeluaran pemerintah daerah untuk infrastruktur meningkat, sementara pengeluaran pemerintah pusat untuk infrastruktur mengalami penurunan yang drastis. Ini merupakan suatu persoalan serius, karena walaupun pemerintah pusat meningkatkan porsi pengeluaran untuk pembangunan infrastruktur, sementara pemerintah daerah tidak menambah pengeluaran mereka untuk pembangunan infrastruktur daerah masing-masing, maka akan terjadi kepincangan pembangunan infrastruktur perlu dikaji untuk melihat dampaknya terhadap pendapatan perkapita dan ketimpangan pembangunan antar daerah di Indonesia.

Setelah krisis ekonomi melanda Indonesia, pembangunan infrastruktur praktis hanya berjalan di tempat, bahkan cenderung mengalami kemunduran, seperti diperlihatkan semakin menyusutnya panjang rel kereta api, serta begitu rendahnya jumlah pembangunan jumlah jalan tol yang hanya 5 km per tahun. Dari pengeluaran pembangunan terlihat bahwa porsi pembiayaan bagi pembangunan infrastruktur, praktis hanya berjalan di tempat, bahkan cenderung mengalami kemunduran, seperti diperlihatkan dengan semakin menyusutnya panjang rel kereta api, serta begitu rendahnya jumlah pembangunan jalan tol yang hanya 5 km 5 per tahun.

Dari pengeluaran pembangunan terlihat bahwa porsi pembiayaan bagi pembangunan masa sebelum krisis, hingga hanya menjadi sekitar 2% dari nilai

PDB pada saat perbaikan finansial dengan harapan sektor riil termasuk infrastruktur dapat mengikuti kemudian. Namun yang ada belakangan, seperti dilansir oleh beberapa kajian studi, justru pada kajian pada lima tahun yang akan datang Indonesia dihadapkan pada kenyataan akan terjadinya suatu krisis infrastruktur bila tidak segera diambil langkah-langkah nyata dari sekarang.

Untuk mengantisipasi krisis pembangunan infrastruktur, sejak tahun 2005 pemerintah membentuk Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) di bawah Menteri Koordinator Perekonomian. KKPPI selanjutnya telah menetapkan rencana penyelesaian sejumlah kebijakan dalam rangka mempercepat penyediaan infrastruktur melalui Paket Kebijakan Infrastruktur 2006. Paket kebijakan ini merupakan konsolidasi dari langkah-langkah strategis terkoordinasi dalam mewujudkan reformasi kerangka kebijakan, regulasi, dan kelembagaan dalam penyelenggaraan infrastruktur yang meliputi: reformasi kebijakan strategis yang lintas sektor reformasi kebijakan sektor dan korporasi guna mendorong terlaksannya persaingan yang sehat dalam penyediaan infrastruktur, regulasi untuk menghilangkan penyalahgunaan hak monopoli alamiah serta melindungi masyarakat dan penanaman modal dalam penyediaan infrastruktur.

Kemajuan pembangunan infrastruktur suatu negara sangat penting. Dikarenakan infrastruktur sebagai roda penggerak perekonomian. Begitu juga dengan infrastruktur kotanya. Jika suatu kota atau wilayah mengalami kemunduran di bidang infrastrukturnya, maka kota atau wilayah tersebut tidak akan berkembang. Kota merupakan pusat mobilitas masyarakat seperti produksi, distribusi barang dan jasa serta merupakan pusat perdagangan antar daerah. Infrastruktur publik seperti jalan, listrik, air bersih, pendidikan, alat transportasi,

rumah sakit itu adalah infrastruktur pokok yang menjadi acuan untuk suatu kota atau wilayah berkembang.

Mobilitas masyarakat yang tinggi menuntut pemerintah untuk menyediakan infrastruktur kotanya yang memadai. Jika terjadi keterbatasan infrastruktur maka dampak yang ditimbulkan sangat besar. Dampak pembangunan infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri juga dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur pertumbuhan ekonomi yang positif akan mendorong peningkatan kebutuhan akan berbagai infrastruktur. Perannya sebagai penggerak di perekonomian mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai *multiplier* dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan *output* hasil produksi sebagai *input* untuk konsumsi.

Dalam pembangunan ekonomi akan memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup. Pertumbuhan ekonomi sendiri akan berpengaruh terhadap investasi. Sedangkan peningkatan kualitas hidup akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat, karena dengan pembangunan infrastruktur dapat mengurangi kemiskinan dan jumlah pengangguran suatu kota atau daerah. Sebagai penunjang kesejahteraan masyarakat dan investasi pembangunan diperlukan berbagai infrastruktur. Antara lain jaringan jalan, jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, air bersih dan sebagainya. Dorongan peningkatan subsektor listrik, subsektor jalan, subsektor transportasi dan subsektor komunikasi disebabkan karena tingkat permintaan dari subsektor tersebut terus mengalami peningkatan. Di samping itu, respon permintaan yang terus meningkat terhadap subsektor-subsektor tersebut diimbangi

dengan banyaknya investasi pembangunan infrastruktur di subsektor-subsektor tersebut.

Sebagai contohnya adalah kebutuhan akan listrik. Di daerah banyak mengalami permasalahan dalam listrik dimana suplai listrik tidak dapat memenuhi kebutuhan akan listrik yang mengakibatkan pemadaman di beberapa daerah mengalami pemadaman bergiliran. Padahal listrik tidak hanya dibutuhkan pada rumah-rumah tangga saja, namun juga dibutuhkan pada sektor-sektor industri yang akan berdampak pada perekonomian masyarakatnya pula. Maka dari itu infrastruktur jaringan listrik merupakan komponen penting dalam menunjang aktivitas masyarakat dan juga sangat berpengaruh terhadap masalah perekonomian.

Begitu pula dengan jaringan jalan . Pembangun jalan sangat tidak kalah penting dan diperkukan sebagai alat penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain. Dengan adanya akses jalan yang mudah dijangkau akan mempengaruhi unsur strategis suatu tempat dan dengan mudahnya akses mempengaruhi banyak pihak swasta yang mau berinvestasi dengan adanya pembangunan-pembangunan infrastruktur salah satu contohnya seperti jaringan jalan juga akan memberikan kemudahan akses bagi masyarakat.

Jaringan telekomunikasi pun juga memberi pengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat. Dengan adanya banyak stasiun televisi swasta saat ini menjadi bukti bahwa cukup banyak investasi swasta yang di Indonesia di bidang pertelekomunikasian. Apalagi di era globalisasi seperti ini, telekomunikasi sangat diperlukan sebagai alat penunjang keberhasilan suatu daerah. Dan permintaan akan saran telekomunikasi saat ini juga semakin meningkat.

Sarana air bersih juga mempunyai peran sangat strategis untuk meningkatkan taraf hidup dan derajat kesehatan masyarakat, juga sebagai faktor pendorong pertumbuhan ekonomi. Namun baik dalam penyediaan baik dari segi kualitas dan kuantitas, belum berjalan berkesinambungan. Sisi lain, tuntutan kebutuhan air bersih yang memenuhi standar kesehatan terus mengalami peningkatan tanpa diimbangi dengan perbaikan kualitas pelayanan. Berdasarkan peran dan fungsi seperti yang telah diungkapkan sarana dan prasarana publik sebagai pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai *multiplier* dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan *output* hasil produksi sebagai *input* untuk konsumsi, maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur sangat berpengaruh pada perkembangan kota atau daerah.

Perbandingan yang sangat jauh terlihat jika dengan infrastruktur publik yang ada di kota-kota Indonesia. Kota-kota di Indonesia memiliki beragam permasalahan yang berbeda-beda. Seperti Kota Jakarta, sebagai ibu kota Negara Indonesia pasti mobilitas masyarakatnya sangat padat. Di mana Jakarta menjadi sentral perekonomian Indonesia. Kota Jakarta merupakan tempat pusat bisnis, politik, kebudayaan, dan pusat pemerintahan. Infrastruktur yang ada harus jauh lebih memadai. Kondisi ini dapat dilihat dari beberapa contoh infrastruktur fisik Kota Jakarta. Berbeda. Kondisi trotoar yang ada di Kota Jakarta. Trotoar telah beralih fungsi bukan sebagai jalur untuk pejalan kaki melainkan untuk tempat berjualan, parkir sepeda motor dan mobil.

Kondisi trotoar di Jakarta yang sering kali kotor karena sampah dan ditumbuhi tanaman-tanaman liar. Sampah yang dihasilkan dari

pedagang kaki lima sehingga membuat trotoar bertumpukan oleh sampah. saluran pembuangan atau drainase kota Indonesia khususnya Jakarta dengan negara Belanda. Drainase yang berupa gorong-gorong di bawah jalanan Kota Jakarta sangat kecil dan tua lubang resapan di sisi jalan raya hanya memiliki diameter 80 cm. Gorong-gorong kelas mikro itu tidak mampu menampung beban curah hujan yang banyak. Kota yang memiliki ketinggian rendah seperti Jakarta harusnya memiliki sistem drainase terpadu lebih baik. Di berbeda dengan sistem drainase pada kota-kota di dunia.

1.1.3 Kondisi Infrastruktur Kota di Medan

Kota Medan, sebagai salah satu pusat perekonomian regional terpenting di pulau Sumatera dan salah satu dari tiga kota metropolitan baru di Indonesia, memiliki kedudukan, fungsi dan peranan strategis sebagai pintu gerbang utama bagi kegiatan jasa perdagangan dan keuangan secara regional/internasional di kawasan barat Indonesia. Kota Medan secara administratif pemerintahan saat ini terdiri dari 21 Kecamatan dengan 151 Kelurahan, yang terbagi atas 2.001 lingkungan. Berdasarkan batas wilayah administratif, Kota Medan relatif kecil dibanding kota lainnya. Namun posisi kota Medan secara regional dalam bidang ekonomi sangat penting karena kota ini berada dalam wilayah hinterland dengan basis ekonomi sumberdaya budaya, jasa dan pariwisata yang relatif kuat dan besar.

Pada sisi lain, Kota Medan dibanding kota besar lainnya, memiliki keterbatasan ruang karena bentuk wilayah administratif yang ramping di

tengah. Dengan keterbatasan ruang tersebut, daya dukung lingkungan perkotaan menjadi kurang optimal. Hambatan terbesar bersifat alamiah yaitu terbatasnya pengembangan wilayah utara Kota Medan, khususnya dalam penyediaan prasarana dan sarana perkotaan. Kondisi tersebut menyebabkan kurang seimbang dan kurang terpadunya penataan ruang kota di bagian utara dan bagian selatan. Kota Medan berkembang seiring dengan pesatnya pertumbuhan aktivitas perkotaan yang menjalar ke wilayah sekitarnya.

Perkembangan aktivitas ini telah membentuk suatu kawasan metropolitan yang dikenal dengan mebidang (Kota Medan, Kota Binjai, dan Kabupaten Deli Serdang). Istilah Mebidang telah lahir sejak tahun 1980-an. Hal ini dapat dilihat dalam beberapa studi perkotaan Kota Medan yang telah melibatkan wilayah sekitarnya dalam studi tersebut. Beberapa studi yang memperkenalkan konsep Mebidang adalah MUDS (*Medan Urban Development Study 1980*), MULMS (*Medan Land Management Study 1986*) dan penilaian ABD (*Asian Development Bank*) atas proyek MUDP II tahun 1987. Secara resmi kawasan Mebidang telah ditetapkan oleh Gubernur Provinsi Sumatera Utara sebagai Mebidang Metropolitan Area (MMA) pada tahun 1985.

Pada tahun yang sama Ditjen Cipta Karya Departemen PU mempersiapkan Rencana Umum Kawasan Medan Raya yang merupakan rencana pengembangan kawasan yang meliputi beberapa daerah regional. Pada saat itu pengembangan kawasan metropolitan Mebidang diarahkan untuk menjadi salah satu titik pertumbuhan segitiga pertumbuhan utara

IMT-GT (Indonesia Malaysia Thailand – *Growth Triangel*) dalam rangka menyongsong AFTA 1992.

Kawasan Mebidang saat ini menjadi pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah Provinsi Sumatera Utara dan juga sebagai pintu gerbang keluar masuknya barang. Metropolitan Mebidang merupakan salah satu dari 6 kawasan tertentu di Indonesia sebagai Pusat Kegiatan Nasional dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). Perkembangan yang terus terjadi di Kawasan Metropolitan Mebidang dirasakan perlu adanya suatu perencanaan yang mencakup seluruh wilayah Mebidang Metropolitan tahun 1996 yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Sumatera Utara. Penyusunan RUTRP Mebidang merupakan pemaduan dan tindak lanjut dari studi-studi yang telah dilakukan di wilayah Mebidang dan juga memadukan ketiga RTRW DT II.

Yang termasuk di Kawasan Perkotaan Mebidang. Wilayah itu sendiri terdiri dari 40 kecamatan yang meliputi 21 kecamatan di Kota Medan, 5 kecamatan di Kota Binjai dan 14 kecamatan (dari 33 kecamatan) di Kabupaten Deli Serdang). Dengan Kota Medan sebagai kota metropolitan dengan mobilitas masyarakat yang tinggi tentu banyak menimbulkan dampak-dampak bagi perekonomian Kota Medan. Salah satu yang harus diperhatikan adalah pembangunan infrastrukturnya. Kota Medan harus merehabilitasi infrastruktur kotanya. Infrastruktur Kota Medan memang masih tertinggal jauh dengan infrastruktur kota-kota lain terutama dengan infrastruktur di pulau Jawa. infrastruktur kota medan merupakan pokok permasalahan yang menarik untuk dibahas dan di

analisis. Rehabilitasi infrastruktur tidak dengan perencanaan yang tepat menyebabkan dampak dari proses rehabilitasinya bisa menguntungkan maupun merugikan masyarakat.

Infrastruktur jalan Kota Medan memang menjadi permasalahan berat bagi Kota Medan. mobilitas yang tinggi menuntut Pemerintah Kota Medan harus bertindak tegas tentang masalah ini. Jalan merupakan roda penggerak utama bagi mobilitas masyarakatnya. Rehabilitasi yang dilakukan Pemerintah seperti tidak mempunyai perencanaan yang matang. Seperti penggalian parit yang telah dilakukan. Penggalian dilakukan berulang kali, namun hasil yang didapat tidak berdampak besar bagi perkembangan Kota Medan. Hasil yang didapat malah merugikan atau bahkan sebaliknya dapat juga menguntungkan masyarakatnya.

Tanah bekas galian parit meresahkan bagi masyarakat Kota Medan. sedimen atau hasil galian parit yang dibiarkan di badan jalan sangat mengganggu pengguna jalan. Proyek penggalian sedimen parit untuk kelancaran fungsi drainase tak dikerjakan secara tuntas. Sebab, material sisa galian dibiarkan dipinggir jalan umum, sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas. Tidak hanya itu, jika hujan akan menjadi berlumpur dan sebagian kembali masuk ke dalam drainase. Sedangkan saat panas menyengat, lumpur menjadi debu yang beterbangan sehingga menimbulkan polusi udara. Parahnya lagi proyek dikerjakan tanpa menggunakan plang peringatan kepada masyarakat. Yang menjadi pokok masalah drainase ini adalah galian tanah yang dibiarkan begitu saja. Tanah

yang digali dibiarkan di pinggir jalan. Saat hujan datang tanah menjadi lumpur dan kembali masuk ke saluran drainase.

Sehingga drainase kembali tertutup, penggalian pun kembali dilakukan. Proyek galian drainase terkesan tidak memiliki perencanaan yang matang. Pengaspalan jalanan kota yang baru selesai di lakukan justru kembali di bongkar dan dirusak kembali oleh proyek galian. Sejauh ini proyek drainase belum menunjukkan manfaat apapun dalam mengatasi banjir, melainkan menjadi masalah tahunan yang menyiksa kota masyarakat Kota Medan. Jika Walikota maupun dinas terkait menanggapi masalah ini dengan tanggap dan cermat, seharusnya dapat melakukan evaluasi pada metode pengerjaan dan pelaksanaan proyek penggalian drainase serta pengaspalan jalan agar tidak tumpang tindih. Sejauh ini Kota Medan belum terbebas dari masalah banjir, bahkan setiap tahun intensitas dan titik banjir Kota Medan semakin bertambah parah. Oleh sebab itu, tidak heran jika Pemko Medan di bawah kepemimpinan Dzulmi Eldin dan Akhbar Nasution member prioritas khusus pada proyek drainase.

Keseriusan Pemko Medan terhadap permasalahan banjir, telah mengalokasikan dana anggaran sebesar Rp 1 triliun untuk perbaikan infrastruktur. Bukan hanya perbaikan drainase, Pemko Medan juga sangat memperhatikan kondisi jalanan kota medan. beberapa ruas jalanan kota Medan yang tadinya bergelombang dan berlubang-lubang kini telah diaspal dengan mulus dan halus. Bahkan beberapa di antaranya telah dilakukan pengaspalan dengan awet dan menggunakan beton seperti di Jalan Krakatau dan Bunga Asoka.

Sayangnya banyak pula ruas jalan yang diaspal dengan kualitas sembarang dan rusak kembali dalam hitungan bulan seperti di Jalan Bambu, Muchtar Basri, Klambir V, T.B. Simatupang, Sunggal dan Alfalah. Kawasan tersebut telah berulang kali diaspal namun kembali rusak menjadi kubangan. Bukan hanya membahayakan keselamatan pengendara yang melintasinya, namun juga pemicu timbulnya kejahatan terutama begal. Banyaknya ruas jalan yang di Kota Medan yang rusak menjadi peluang bagi pelaku kejahatan, termasuk begal yang melancarkan aksinya. Para pelaku begal melakukan aksinya karena banyak jalan yang berlubang dan lampu penerangan yang kurang sehingga membuat pengendara memperlambat laju kendaraannya sehingga para pelaku begal menjalankan aksinya. Masyarakat pun diimbau untuk mengaktifkan kembalifungsi sistem keamanan lingkungan.

Tidak hanya itu, kepedulian instansi terkait untuk membenahi infrastruktur jalan, rambu-rambu, sarana dan prasarana lainnya. Begitu juga pemasangan CCTV di kawasan titik yang tawar kejahatan. Inilah salah satu alasan yang menyebabkan kejahatan begal sangat dominan terjadi karena jalan rusak, bergelombang dan berlubang. Hampir seluruh jalanan Kota Medan saat ini dalam kondisi rusak parah. Musim hujan yang melanda membuat seluruh permukaan jalan berlubang dan berisi air seperti kubangan. Lubang-lubang ini semakin parah kerusakannya ketika terus dilewati truk-truk bermuatan tanah timbun, pasir, koral, dan konteiner yang hilir mudik tanpa batas waktu.

Jalanan yang rusak memberi dampak buruk bagi masyarakat. Dari segi keselamatan tentu sangat membahayakan. Jalan yang berlubang membahayakan pengendara otomotif, banyak kemacetan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas. Laju kecepatan pengendara yang tidak sadar jalan berlubang mengakibatkan pengendara masuk ke dalam lubang sehingga terjadi kecelakaan tunggal. Tentunya peristiwa mengganggu sistem lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan.

Tabel 1-1
Prasarana Jalan Kota Medan Berdasar Kelas Jalan dan
Penanggungjawab Tahun 2005 – 2009

Kelas jalan/status	Negara (km)	Provinsi (km)	Kota (km)	Jumlah (km)	Rasio (%)
2004	56,86	70,70	2.951,38	3,078.94	
2005	56,86	70,70	2.951,38	3,078.94	
2006	56,86	70,70	2.951,38	3,078.94	
2007	56,86	70,70	2.951,38	3,078.94	
2008	56,86	70,70	2.951,38	3,078.35	
2009	56,86	70,70	2.951,38		
Kelas I	56,86	70,70	-	127.56	4.14
Kelas II	-	-	96.03	96.03	3.12
Kelas III	-	-	566.47	566.47	18.40
Kelas IIIA	-	-	762.58	762.58	24.77
Kelas IV	-	-	1,010.66	1,010.66	32.82
Tidak terperinci	-	-	515 .64	515 .64	16.75

	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
--	-------	-------	----------	----------	--

Sumber: Dinas Bina Marga Kota Medan (2009)

Berdasarkan table diatas kondisi jalan berdasarkan kelasnya pada tahun 2009, panjang jalan Kota Medan yang termasuk dalam katagori kelas I adalah sepanjang 127,56 km (4,14%), katagori kelas II sepanjang 96,03 km (3,12%). Sementara untuk katagori kelas III, IIIA, IV dan kelas tidak diperinci secara berturut-turut adalah sepanjang 566,47 km (18,40%), 762.58 km (24.77%), 1,010.66 km (32.82%) dan 515.64 km (16.75%)

Tabel (1-2)
Prasarana Jalan Kota Medan Berdasar Kondisi Tahun 2005 – 2009

Kondisi Jalan/status	Negara (km)	Provinsi (km)	Kota (km)	Jumlah (km)	Rasio (%)
2005	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
2006	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
2007	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
2008	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
2009	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	
Baik	56,86	70,70	2.085,31	2.212,87	71,87
Sedang	-	-	397,50	389,80	12,66
Rusak	-	-	113,80	113,80	3,61
Rusak berat	-	-	1,30	1,30	0,04
Tidak terperi nci	-	-	353,47	353,47	11,48
	56,86	70,70	2.951,38	3.078,94	

Sumber: Dinas Bina Marga Kota Medan (2009)

Perkembangan panjang jalan menurut kondisi jalannya (Tabel 1-2), pada tahun 2009 sepanjang 2.212,87 km (71,87%) dalam keadaan baik, sepanjang 389,80 km (12,66%) dalam kondisi sedang, sepanjang 113,08 km (3,61 %) dalam kondisi rusak, sepanjang 1,30 km (0,04%) dalam kondisi rusak berat dan sepanjang 353,47 km (11,19%) tidak diperinci. Sementara panjang jalan berdasarkan jenis permukaan (Tabel 2.23), pada tahun 2009 panjang jalan Kota Medan dengan kategori jalan beraspal adalah sepanjang 2.676,45 km (86,92%), kategori jalan tanah sepanjang 8,95 km (0,29%) dan tidak diperinci sepanjang 393,54 km (12,78%).

Sedangkan dari segi konsumen pemilik kendaraan otomotif sangat merasakan dampak yang signifikan dari jalanan yang rusak. Kendaraan yang sering menghantam lubang dapat mengalami kerusakan di berbagai titik bagian kendaraan. Tentunya performa dari bagian-bagian kendaraan akan mengalami penurunan fungsi. Contohnya adalah mobil, banyak komponen mobil yang rusak akibat jalanan yang berlubang. Komponen pertama ban serta bagian vleg adalah komponen mobil yang paling tampak perbedaannya jika terlalu sering melewati jalanan berlubang. Kondisi ini awalnya tidak akan begitu terasa, namun setelah beberapa waktu mobil pun jadi tidak terasa nyaman untuk dikendarai. Permukaan yang rusak akibat jalan yang berlubang akan tampak benjol ini karena kawat yang terdapat didalamnya putus sehingga menyebabkan jalinan materialnya terbuka. Sementara itu untuk vleg, kondisinya tidak akan mulus lagi serta mengalami bengkok dan retak di beberapa bagian. Komponen kedua *lower arm* Salah satu komponen yang menyatukan sistem roda dengan bodi mobil adalah lower arm. Komponen

mobil yang satu ini pun terancam rusak akibat dampak dari melaju di atas jalan berlubang. Kerusakan *lower arm* yang umum adalah kondisinya yang bengkok bahkan patah.

Komponen ketiga *ball joint* pada sistem roda memegang peranan penting dalam kelulusan fungsi komponen *knuckle arm*. Sayangnya, ternyata bagian ini pun sama seperti *lower arm* yang rentan rusak apabila terhantam jalanan bolong. Komponen terakhir adalah *bearing roda*, komponen mobil yang juga terkena dampak dari jalanan lubang adalah bearing roda alias bantalan as roda untuk berputar. Saat bertemu dengan lubang, bearing akan menerima tekanan yang sangat kuat. Usianya pun terus memendek apabila terkena jalan lubang terus-menerus.

Selain mobil, sepeda motor juga rentan mengalami kerusakan akibat jalanan yang rusak. Aki salah satu komponen kelistrikan yang memiliki peran penting pada sepeda motor yaitu *regulator rectifier* atau lebih akrab disebut kiprok. Peranti ini punya fungsi untuk menahan dan menstabilkan arus listrik yang datang dari spul, kemudian diteruskan ke aki. Jika kiprok rusak, jelas saja alur sistem kelistrikan tidak akan berjalan baik. Sementara pada kendaraan dengan sistem injeksi, kelistrikan punya posisi vital. Seperti salah satunya, tanpa adanya asupan listrik baik, injektor bahan bakar (yang digerakkan oleh listrik) tidak bisa bekerja maksimal, dan sepeda motor bisa mogok.

Kerugian lain yang dialami konsumen bukan hanya kerusakan komponen kendaraan. Konsumen juga harus mengeluarkan budget lebih untuk *service* kendaraanya. Untuk kendaraan konsumen yang di keluarkan oleh pabrikan otomotif dari negara Jepang biaya service AC dipatok dengan harga berkisar Rp

300.000 hingga Rp 575.000. Sementara untuk kendaraan yang di keluarkan oleh pabrikan otomotif Eropa membutuhkan biaya Rp 1.100.000 hingga Rp 2.000.000. biaya tersebut tentu akan relatif sesuai dengan jenis kendaraan dan tingkat kesulitannya.

Komponen lain dari kendaraan yang mahal saat di service adalah kaki-kaki mobil seperti *ball joint*, *tierod*, *stabilizer*, dan *booshing* memiliki usia pakai dan harus diganti setiap 100.000 km atau sekitar 5 tahun. Itu pun jika kendaraan digunakan menggunakan jalan yang mulus dan menggunakannya secara wajar. dapat dipastikan kendaraan yang melewati jalan Kota Medan usia komponen yang dijelaskan atas harus sering di service. Kisaran harga untuk jasa perbaikan mulai dari Rp 600.000 hingga Rp 9.000.000. Harga service yang mahal untuk produksi kendaraan non pabrikan Jepang. Komponen lain yang memakan biaya mahal adalah roda mobil. Roda kendaraan yang tidak sesuai dengan posisinya seperti sedia kala. Maka dari itu harus melakukan perbaikan seperti *spooring* atau *balancing*. *spooring* merupakan proses pada kendaraan untuk kembali meluruskan kedudukan empat roda seperti awal. Sedangkan *balancing* proses menyeimbangkan kembali empat roda kendaraan dipastikan perputarannya seimbang.

Banyak jasa bengkel otomotif yang menawarkan jasa *spooring* dan *balancing* dengan harga yang bervariasi. Harga *spooring* dan *balancing* sangat tergantung dengan model dan tipe kendaraan. untuk *balancing* biasanya Rp 30.000 per roda. Sedangkan proses *spooring* untuk kendaraan kecil seperti mobil Yaris, Jazz, Avanza dan Inova berkisar antara Rp 150.000 hingga Rp 175.000 per roda. Untuk mobil seperti Alphard, Pajero, dan Outlander berkisar Rp 200.000.

Dengan harga service kendaraan yang mahal, konsumen harus mengeluarkan biaya lebih untuk kendaraan mereka. Tentu dampak proses rehabilitasi infrastruktur jalan merugikan konsumen pemilik otomotif. Dilihat dari sisi lain seperti usaha bengkel otomotif mendapat dampak positif dari proses rehabilitasi infrastruktur ini. Banyaknya kendaraan yang melakukan service meningkatkan pendapatan usaha bengkel. Pendapatan yang meningkat berdampak pada kesejahteraan masyarakatnya. Bengkel otomotif pun meningkatkan pelayanannya agar para konsumen merasa puas dengan pelayan yang diberikan oleh usaha bengkel tersebut. Ini menjadi peluang usaha yang menjanjikan bagi masyarakat Kota Medan untuk mengurangi pengangguran. Proses rehabilitasi infrastruktur tidak selamanya memberi dampak yang negatif bagi masyarakatnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti mengambil kesimpulan bahwa dengan adanya rehabilitasi infrastruktur mempengaruhi pendapatan usaha bengkel otomotif di Kota Medan baik dari sisi konsumen maupun produsen. Adapun judul penelitian ini adalah **“Dampak Proses Rehabilitasi Infrastruktur Kota Terhadap Pendapatan Usaha Bengkel Otomotif Tahun 2017”**

1.2 Identifikasi Masalah

Dari uraian latar belakang di atas penulis mengidentifikasi masalah pada proses rehabilitasi infrastruktur kota khususnya jalan dan saluran drainase terhadap pendapatan usaha bengkel otomotif baik dari sisi konsumen maupun dari sisi usaha bengkel otomotif Kota Medan tahun 2017

1. Infrastruktur fisik kota Negara Indonesia tertinggal jauh dengan infrastruktur fisik negara luar
2. Proses rehabilitasi infrastruktur seperti penggalian saluran drainase banyak menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat Kota Medan
3. Bukan hanya penggalian saluran drainase, jalanan Kota Medan yang rusak menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat Kota Medan terutama pengguna transportasi umum

1.3 Batasan dan Rumusan Masalah

1.3.1 Batasan Masalah

Dari hasil uraian identifikasi masalah sebelumnya maka peneliti membatasi masalah penelitiannya pada dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota khususnya jalan dan saluran drainase terhadap usaha bengkel otomotif yang diambil dari sisi konsumen sebagai pemilik otomotif dan usaha bengkel penyedia jasa perbaikan otomotif di Kota Medan.

1.3.2 Rumusan Masalah

Berkaitan dengan fenomena dan permasalahan yang terjadi maka penelliti merumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana pola perkembangan infrastruktur di Kota Medan tahun 2005-2009
2. Bagaimana dampak proses rehabilirasi infrastruktur kota terhadap konsumen pemilik kendaraan otomotif di Kota Medan?
3. Bagaimana dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota terhadap pendapatan usaha bengkel otomotif di Kota Medan?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Melakukan analisis deskriptif terhadap pola perkembangan infrastruktur di Kota Medan tahun 2005-2009
2. Melakukan analisis kualitatif terhadap dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota terhadap pemilik kendaraan otomotif di Kota Medan
 - a. Melakukan analisis kualitatif dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota terhadap pendapatan usaha bengkel otomotif di Kota Medan.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Akademik

- a. Bagi mahasiswa
 - Menambah wawasan dan ilmu pengetahuan di bidang infrastruktur dan usaha otomotif
 - Sebagai bahan referensi penelitian untuk mahasiswa yang sedang mengerjakan tugas akhir
- b. Bagi pengajar
 - Mengembangkan dan menerapkan penelitian ini untuk jurnal di bidang akademik
- c. Bagi peneliti
 - Sebagai acuan untuk mengembangkan penelitian di kehidupan sehari-hari
 - Sarana untuk memberi saran atau kritik bagi pemerintah terhadap infrastruktur Kota Medan

1.5.2 Manfaat Non Akademik

a. Bagi pemerintah

- Sebagai tolak ukur pemerintah dalam melakukan rehabilitasi infrastruktur dengan perencanaan yang tepat agar tidak merugikan masyarakat

b. Bagi masyarakat

- Mengembangkan hasil penelitian ini sebagai lapangan usaha bagi masyarakat untuk mengurangi pengangguran

c. Bagi pengusaha bengkel otomotif

- Meningkatkan pelayanan dan kreatifitas untuk pendapatan usaha bengkel

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Uraian Teori

2.1.1 Teori Produksi

Teori perilaku produsen (perusahaan) memiliki analogi dengan teori perilaku konsumen. Misalnya, bila konsumen mengalokasikan dananya untuk konsumsi, produsen mengalokasikan dananya untuk penggunaan faktor produksi atau yang akan diproses menjadi *output*. Karena untuk konsumsi, keseimbangan produsen tercapai pada saat seluruh uangnya habis anggaran habis terpakai untuk membeli faktor produksi. Dalam mengonsumsi barang berlaku *The Law of Diminishing Marginal Utility* (LDMU), sedangkan dalam penggunaan faktor berlaku *The Law of Diminishing Return* (LDR). Produsen juga memiliki pengetahuan yang lengkap (*perfect knowledge*) atas faktor produksi yang dibelinya. Akhirnya, bila konsumen berupaya mencapai tingkat produksi maksimum. Pemahaman kita mengenai perilaku konsumen akan memudahkan pemahaman mengenai perilaku produsen. (Manurung, 2008)

A. Konsep Biaya

Biaya produksi mengenal biaya eksplisit (*exolocit cost*) dan biaya empiris (*implicit cost*) biaya eksplisit adalah biaya-biaya yang secara eksplisit terlihat terutama melalui laporan keuangan (Manurung, 2008)

1. Biaya Tenaga Kerja

Biaya tenaga kerja adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk setiap menggunakan tenaga kerja per orang dalam satuan waktu, harga tenaga kerja suatu upah (per jam atau per hari) bagi ekonomi upah adalah sesuatu yang diterima tenaga kerja bila bekerja di tempat yang lain asumsi ini terpenuhi di pasar tenaga kerja persaingan sempurna upah (w).

2. Biaya Barang Modal

Biaya barang modal disebut sebagai biaya implisit, biaya ekonomi barang modal bukanlah berapa besar pendapatan yang diperoleh bila mesin disewakan pada perusahaan lain.

3. Biaya Kewirausahaan

Wirausahaan (pengusaha) adalah seorang yang mengombinasikan berbagai faktor produksi untuk ditransformasi menjadi output berupa barang dan jasa. Dalam upah tersebut pengusaha harus menanggung resiko kegagalan atas keberanian, menanggung resiko pengusaha mendapat balas jasa berupa laba.

B. Dimensi Jangka Pendek dan Jangka Panjang

Dalam aktivitas produksinya produsen (perusahaan) mengubah berbagai faktor produksi menjadi barang dan jasa. Berdasarkan hubungannya dengan tingkat produksi, faktor produksi dibedakan menjadi faktor produksi tetap (*fixed input*) dan faktor produksi variabel (*variable input*). Faktor produksi tetap adalah faktor produksi yang jumlah penggunaannya tidak tergantung pada jumlah produksi. Ada atau tidak adanya kegiatan produksi, faktor produksi itu harus tetap tersedia. Mesin-mesin pabrik adalah salah satu contoh. Sampai tingkat interval produksi tertentu jumlah mesin tidak perlu ditambah. Tetapi jika tingkat

produksi menurun bahkan sampai nol unit (tidak berproduksi), jumlah mesin tidak bisa dikurangi. Jumlah penggunaan faktor produksi variabel tergantung pada tingkat produksinya. Makin besar tingkat produksi, makin banyak faktor produksi variabel yang digunakan. Begitu juga sebaliknya buruh harian lepas adalah contohnya. Jika perusahaan ingin meningkatkan produksi, maka jumlah buruh hariannya ditambah. Sebaliknya jika ingin mengurangi produksi, buruh harian dapat dikurangi.

Pengertian faktor produksi tetap dan faktor produksi variabel terkait erat dengan waktu yang dibutuhkan untuk menambah atau mengurangi faktor produksi tersebut. Mesin dikatakan sebagai faktor produksi tetap karena dalam jangka pendek (kurang dari setahun) susah untuk ditambahkan atau dikurangi. Sebaliknya buruh dikatakan faktor variabel karena jumlah kebutuhannya dapat disediakan dalam waktu kurang dari satu tahun. Dalam jangka panjang (*long run*) dan sangat panjang (*very long run*) semua faktor produksi sifatnya variabel. Perusahaan dapat menambah atau mengurangi kapasitas produksi dengan menambah atau mengurangi mesin produksi. Dalam konteks manajemen, jangka panjang dan jangka sangat panjang berkaitan dengan ukuran waktu kronologis. Misalnya ada kualifikasi sangat panjang bahwa waktunya lebih dari 25 tahun. Teori produksi tidak mendefinisikan jangka pendek atau jangka panjang secara kronologis. Periode jangka pendek adalah periode produksi dimana perusahaan tidak mampu dengan segera melakukan penyesuaian jumlah penggunaan salah satu atau beberapa faktor produksi. Periode jangka panjang adalah periode produksi dimana semua faktor produksi menjadi faktor produksi variabel.

Tenggang waktu jangka pendek setiap operudahaan berbeda-beda tergantung jenis usahanya. Perusahaan yang mmemproduksi barang-barang, modal, periode jangka pendeknya barangkali 5 tahun. Sebab perusahaan membutuhkan awaktu minimal 5 tahun untuk menambah kapasitas produksi untuk menambah mesin. Perusahaan yang bergerak di industri pengolahan, periode jangka pendeknya lebih singkat. Perusahaan ynga mengolah makanan kalengan, periode jangka pendeknya barangkali hanya 2 atau 3 tahun.

Ada perusahaan yang jangka pendeknya yang kurang dari satu tahun. Misalnya restoran kelas menengah ke bawah yang faktor produksi tetap tetapnya adalah rumah dan peralatan masak/makan. Mereka mampu menyesuaikan kapasitas produksi dalam tempo kurang dari dari satu tahun. Bahkan pedagang bakso keliling yang faktor produksi tetapnya hanya berupa gerobak dorong, mangkok dan kompor, periode jangka pendeknya hanya sebulan.(Manurung, 2008)

C. Model Produksi Dengan Satu Faktor Produksi Variabel

Sebenarnya sangat jarang bahkan tidak ada proses produksi yang hanya menggunakan satu faktor produksi variabel. Pengertian produksi dengan satu faktor produksi variabel adalah pengertian analisis jangka pendek, dimana ada faktor produksi oleh perusahaan, ekonom membagi faktor produksi menjadi barang modal (*capital*) dan tenaga kerja (*labour*). Hubungan matematis penggunaan faktor produksi yang menghasilkan *output* maksimumkan disebutkan fungsi produksi, seperti di bawah ini.

$$Q = f(K,L) \dots\dots\dots(2-1)$$

Dimana **Q** = tingkat *output*
K = barang modal

L = tenaga kerja / buruh

Dalam model produksi satu produksi variabel, barang modal dianggap faktor produksi tetap. Keputusan produksi ditentukan berdasarkan alokasi efisien tenaga kerja.(Manurung, 2008)

D. Produksi Total, Produksi Marjinal, dan Produksi Rata-rata

Produksi total (*total product*) adalah banyaknya produksi yang dihasilkan dari penggunaan total faktor produksi. Produksi marjinal (*marginal product*) adalah tambahan produksi tambahan produksi karena penambahan penggunaan satu unit produksi, produksi rata-rata (*avarege product*) adalah rata-rata *output* yang dihasilkan per unit faktor produksi.

Produksi Total:

$$TP = f(K,L) \dots\dots\dots(2-2)$$

Dimana TP = produksi total

K = barang modal (yang dianggap konstan)

L = tenaga kerja/buruh

Secara matematis TP akan maksimum apabila turunan pertama dari fungsi nilainya sama dengan nol. Turunan pertama TP adalah MP (2.3), maka TP maksimum pada saat MP sama dengan nol

Produksi Marjinal:

$$MP = TP' = \frac{\partial TP}{\partial L} \dots\dots\dots(2-3)$$

Dimana MP = produksi marjinal

Perusahaan dapat teru menambah tenaga kerja selama MP > 0. Jika MP sudah < 0, jika penambahan tenaga kerja justru mengurangi produksi total.

Penurunan nilai MP merupakan nilai indikasi telah terjadinya hukum Pertambahan Hasil Yang Semakin Menurun atau *the Law Of Diminishing Return* (LDR).

Produksi Rata-rata

$$AP = \frac{TP}{L} \dots\dots\dots(2-4)$$

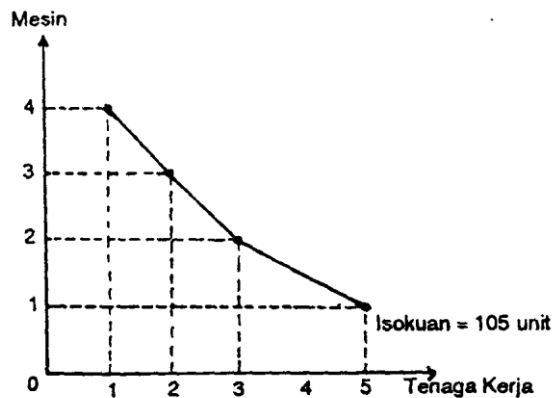
Dimana: AP = produksi rata-rata

Ap akan maksimum bila turunan pertama fungsi AP adalah 0 ($AP' = 0$). Dengan penjelasan matematis, AP maksimum tercapai pada saat $AP = MP$, dan MP akan memotong AP pada saat nilai AP maksimum. (Manurung, 2008)

E. Kurva Isokuan (*Isoquat*)

Isokuan merupakan kurva yang menggambarkan berbagai kombinasi penggunaan dua macam faktor produksi variabel secara efisien dengan tingkat teknologi tertentu yang menghasilkan tingkat produksi yang sama. (Manurung, 2008)

**Gambar 2-1
Kurva Produksi Isokuan**



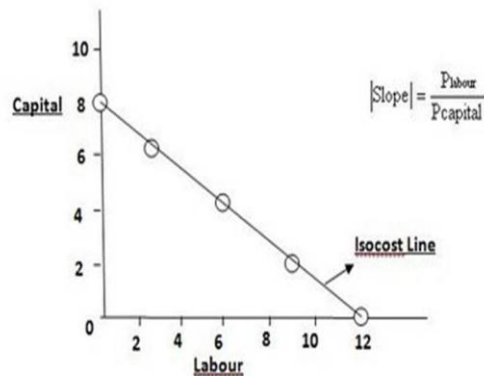
Sumber: Mandala Manurung, 2008

Asumsi pada pada kurva isokuan adalah tenaga kerja dan mesin yang memproduksi 105 unit barang. Terlihat ada beberapa kombinasi yang dapat digunakan. Kombinasi yang pertama adalah perusahaan yang memproduksi 105 unit barang perusahaan memperkerjakan tenaga kerja sebanyak 5 orang dengan mesin yang digunakan 1 unit, kombinasi kedua perusahaan memperkerjakan sebanyak 3 orang tenaga kerja dan mesin yang digunakan sebanyak 2 unit, kombinasi ketiga memperlihatkan bahwa tenaga kerja yang dipekerjakan sebanyak 2 orang dengan mesin yang digunakan adalah 3 unit, kombinasi yang terakhir yaitu pada perusahaan memperkerjakan tenaga kerja satu orang dengan mesin yang digunakan sebanyak 4 unit. Jadi dapat ditarik kesimpulan bahwa kurva isokuan menunjukkan kombinasi penggunaan dua macam faktor produksi yang menghasilkan jumlah produk yang sama. (Manurung, 2008)

F. Kurva Anggaran Produksi (*Isocost*)

Kurva anggaran produksi (*isocost*) adalah kurva yang menggambarkan berbagai kombinasi penggunaan dua macam faktor produksi yang memerlukan biaya yang sama. Jika harga faktor produksi tenaga kerja adalah upah (w) dan harga faktor produksi barang modal adalah sewa (r) maka *Isocost* (I). (Manurung, 2008).

Gambar 2-2
Kura Anggaran Produksi (*Isocost*)



Sumber: Mandala Manurung, 2008

Sudut kemiringan kurva *Isocost* adalah rasio harga kedua faktor produksi jika terjadi perubahan harga faktor produksi kurva *Isocost* berotasi jika berubah adalah kemampuan anggaran ,Perubahan jumlah faktor produksi yang digunakan merupakan interaksi kekuatan efek substitusi dan skala produksi. Karena produsen juga mengenal faktor produksi *inferior* yaitu faktor produksi yang penggunaanya justru menurun jika kemampuan anggaran perusahaan meningkat. Dalam mencapai keseimbangannya produsen selalu berdasarkan prinsip efisiensi yaitu maksimalisi *output* atau minimalisasi biaya. (Manurung, 2008)

G. Memaksimumkan Laba

Laba adalah kompensasi atas resiko yang ditanggung oleh perusahaan. Makin besar resiko, laba yang diperoleh harus semakin besar. Laba atau keuntungan adalah nilai penerimaan total perusahaan dikurangi total yang di keluarkan perusahaan. Jika laba dinotasikan π , pendapatan total sebagai TR dan biaya total adalah TC maka:

$$\pi = TR - TC \dots \dots \dots (2-5)$$

Perusahaan dikatakan memperoleh laba kalau nilai π positif ($\pi > 0$) dimana $TR > TC$. Laba maksimum (*maximum profit*) tercapai bila π mencapai maksimum. Ada tiga pendekatan cara menghitung laba.

1. Pendekatan Totalitas (*Totality Approach*)

Yaitu membandingkan TR dan TC. TC adalah sama dengan jumlah unit *output* yang terjual (Q) dikalikan harga (P) *output* per unit. Maka $TR = P.Q$ dan $TC = FC + VC$. Dalam pendekatan totalitas, biaya variabel per unit *output* dianggap konstan, sehingga biaya variabel adalah jumlah unit *output* (Q) dikalikan biaya variabel (v) per unit atau $VC = v.Q$ dengan demikian:

$$\pi = PQ - (FC + vQ) \dots \dots \dots (2-6)$$

2. Pendekatan Rata-rata (*Average Approach*)

Pada pendekatan ini perhitungan laba per unit dilakukan dengan membandingkan antara biaya produksi rata-rata (AC) dengan harga jual *output* (P). Laba total adalah laba per unit dikalikan dengan jumlah *output* yang terjual

$$\pi = (P - AC).Q \dots \dots \dots (2-7)$$

Dari persamaan ini perusahaan akan mencapai laba bila harga jual per unit *output* (P) lebih tinggi dari biaya rata-rata (AC). Perusahaan hanya mencapai angka impas bila $P = AC$

Keputusan untuk memproduksi atau tidak didasarkan perbandingan besarnya P dengan AC. Bila P lebih kecil atau sama dengan AC, perusahaan tidak mau memproduksi. Implikasi pendekatan rata-rata adalah perusahaan harus menjual sebanyak-banyaknya agar π semakin besar.

3. Pendekatan Marjinal (*Marginal Approach*)

Pada pendekatan ini perhitungan laba dilakukan dengan membandingkan biaya marjinal (MC) dan pendapatan marjinal (MR). Laba maksimum akan tercapai pada saat $MR = MC$

$$\pi = TR - TC \dots\dots\dots(2-8)$$

Laba maksimum tercapai bila turunan pertama fungsi π ($\partial\pi / \partial Q$) sama dengan nol dan nilainya sama dengan nilai turunan pertama TR ($\partial TR / \partial Q$ atau MR) dikurangi nilai turunan pertama TC ($\partial TC / \partial Q$ atau MC).

$$\frac{\partial\pi}{\partial Q} = \frac{\partial TR}{\partial Q} - \frac{\partial TC}{\partial Q} = 0 \dots\dots\dots(2-9)$$

$$MR - MC = 0 \dots\dots\dots(2-10)$$

2.1.2 Teori Perilaku Konsumen

Teori perilaku konsumen adalah penggambaran bagaimana konsumen mengalokasikan pendapatan diantara barang dan jasa yang tersedia untuk memaksimalkan kesejahteraan mereka (Pyndick, 2012). Perilaku konsumen penting dibahas agar dapat memahani sisi permintaan barang dan jasa. Dalam melakukan aktivitasnya.

A. Pengertian-pengertian dan Asumsi-asumsi Utama

1. Barang (*Commoditie*)

Barang adalah benda yang dikonsumsi untuk memperoleh manfaat atau kegunaan. Bila seseorang mengonsumsi lebih dari satu barang dan jasa, seluruh digabungkan dalam bundel barang (*commodities bundle*). Barang yang

dikonsumsi mempunyai sifat makin banyak di konsumsi makin besar manfaat yang diperoleh (*good*). Contohnya pakaian makin banyak dimiliki makin member manfaat. Sesuatu yang bila konsumsinya ditambah justru mengurangi kenikmatan hidup (*bad*), tidak dimasukkan dalam analisis. Misalnya penyakit, makin banyak makin menyusahkan. (Manurung, 2008)

3 Utilitas (*Utility*)

Utilitas (*utility*) adalah manfaat karena mengonsumsi barang. Utilitas merupakan ukuran manfaat suatu barang dibanding dengan alternatif penggunaannya. Utilitas sebagai dasar pengambilan keputusan oleh konsumen. Utilitas total (*total utility / TU*) adalah manfaat total yang diperoleh dari seluruh barang yang dikonsumsi barang yang dikonsumsi. Utilitas marjinal (*marginal utility/MU*) adalah tambahan manfaat yang diperoleh karena menambah konsumsi sebanyak satu unit barang. (Manurung, 2008)

4 Hukum Pertambahan Manfaat yang Makin Menurun(*The Law of Diminishing Marginal Utility*)

Pada awalnya pertambahan konsumsi suatu barang akan memberi tambahan utilitas yang besar, tetapi makin lama pertambahan itu bukan saja makin menurun, bahkan menjadi negatif. *Good* sudah berubah menjadi *bad*. Gejala itu disebut sebagai Hukum Pertambahan Manfaat yang Semakin Menurun (*The Law of Diminishing Marginal Utility*, untuk selanjutnya disingkat LDMU). Dalam analisis perilaku konsumen gejala LDMU dilihat dari menurunnya nilai utilitas marjinal.karena dasar analisisnya adalah

perubahan utilitas marjinal, analisis ini dikenal sebagai analisis marjinal (*marginal analysis*). (Manurung, 2008)

5 Konsistensi Preferensi (*Transitivity*)

Konsistensi preferensi berkaitan dengan kemampuan konsumen menyusun prioritas pilihan agar dapat mengambil keputusan. Minimal ada dua sikap yang berkaitan dengan preferensi konsumen, yaitu yang lebih suka (*prefer*) dan atau yang sama-sama disukai (*indifference*). Misal ada dua barang X dan Y, maka konsumen mengatakan X lebih disukai daripada Y ($X > Y$) atau X sama-sama disukai seperti Y ($Y = X$). Tanpa sikap ini konsumen sulit di analisis.

Syarat ini agar perilakunya dapat dianalisis, konsumen harus memiliki konsistensi preferensi. Bila barang X lebih disukai dari Y ($X > Y$) dan barang Y lebih disukai dari Z ($Y > Z$), maka barang X lebih disukai dari Z ($X > Z$). Konsep ini disebut transivitas (*transivity*). (Manurung, 2008)

6 Pengetahuan Sempurna (*Perfect Knowledge*)

Konsumsi diasumsikan memiliki informasi atau pengetahuan yang sempurna berkaitan dengan keputusan konsumsinya. Mereka tau persis kualitas barang, kapasitas produksi, teknologi yang digunakan dan harga barang dipasar. Mereka mampu memprediksi jumlah penerimaan untuk suatu periode konsumsi. (Manurung, 2008)

B. Teori Kardinal (*Cardinal Theory*)

Teori *cardinal* menyatakan bahwa kegunaan dapat dihitung secara nominal, sebagaimana kita menghitung berat dengan gram atau kilogram, panjang dengan centi-meter atau meter. Sedangkan satuan ukuran kegunaan (*utility*) atau

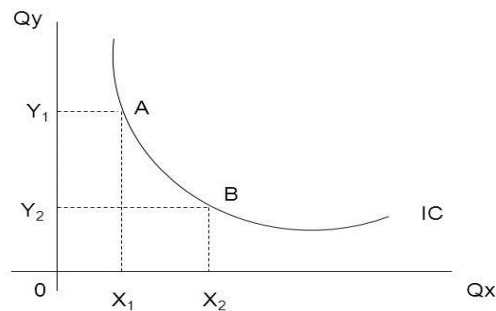
utilitas. Keputusan untuk mengkonsumsi suatu barang berdasarkan perbandingan antara manfaat yang di peroleh dengan biaya yang harus dikeluarkan. Nilai kegunaan yang diperoleh dari konsumsi disebut utilitas total (TU). Tambahan kegunaan dari penambahan satu unit barang yang dikonsumsi disebut utilitas marjinal. (MU). Total uang yang harus dikeluarkan untuk konsumsi adalah jumlah unit barang dikalikan harga per unit. Untuk setiap unit tambahan konsumsi, tambahan biaya yang harus dikeluarkan sama dengan harga barang per unit. (Manurung, 2008)

C. Teori Ordinal (*Ordinal Theory*)

1. Kurva Indiferen (*Indifference Curve*)

Menurut teori ordinal, kegunaan tidak dapat dihitug hanya dapat dibandingkan. Sebagaimana kita menilai kecantikan atau kepandaian seseorang. Untuk menjelaskan pendapatannya, Teori ordinal menggunakan kurva indiferensiasi (*indiffence curve*). Kurva indeferensiasi adalah kurva yang menunjukkan berbagai kombinasi dua macam barang yang memberikan tingkat kepuasan yang sama bagi seorang konsumen. Suatu kurva indeferensiasi atau sekumpulan kurava indiferensiasi (yang disebut peta indiferensiasi atau *indifference map*),dihadapi oleh seorang konsumen. (Manurung, 2008).

Gambar 2-3
Kurva Indiferensi



Sumber: Mandala Manurung, 2008

Dilihat dari kurva diatas dapat dianalisis bahwa barang pada X_2 dan Y_2 pada titik B menunjukkan titik kepuasan yang lebih tinggi dibandingkan barang pada X_1 dan Y_1 pada titik A. Titik B lebih menunjukkan kepuasan karena asumsi bahwa kurva indiferen turun dari kiri atas ke kanan bawah dan cembung ke titik origin.

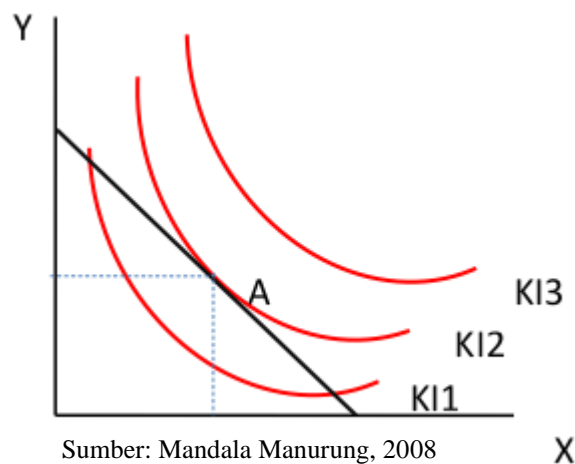
2. Asumsi-Asumsi Kurva Indifferen

- ✓ Semakin jauh kurva indifferensi dari titik origin, semakin tinggi tingkat kapuasannnya.Asumsi ini penting agar asumsi bahwa konsumen dapat membandingkan pilihannya terpenuhi. Kumpulan kurva indifferensi (dinamakan peta indifferensi atau *indifference map*)hanya mengatakan bahwa amakin ke kakan atas, tinggkat kepuasannya makin tinggi, tetapi tidak mengatakan beberapa kali lipat.
- ✓ Kurva indifferensi menurun dari kiri atas ke kanan bawah (*downward sloping*, dan cembung ke titik origin (*convex to origin*). Asumsi ini menggambarkan adanya kelangkaan. Bila suatu barang makin langka, harganya makin mahal. Hal ini dijelaskan dalam konsep *marginsl Rate of Substitution(MRSxy)*, yaitu beberapa banyak barang Y harus dikorabankan untuk menambah 1 unit barang X demi menjaga tingkat kepuasan yang sama. Berdasarkan hukum

LD, jumlah Y yang ingin dikorbankan makin kecil pada saat jumlahnya makin sedikit atau langka. Kurva indiferensi yang cembung ke arah titik origin menjelaskan kadar penggantian marjinal. Tingkat penggantian marjinal menggambarkan besarnya pengorbanan atas konsumsi suatu barang untuk menambah konsumsi barang lainnya dengan tetap mempertahankan tingkat kepuasan yang diperoleh.

- ✓ Kurva indiferensi tidak saling berpotongan. Asumsi ini penting agar asumsi transivitas terpenuhi.

Gambar 2-4
Himpunan Kurva Indiferensi (Peta Indiferen)



Sumber: Mandala Manurung, 2008

Dilihat dari gambar di atas, misalnya walaupun jarak KI3, jaraknya terhadap titik (0,0) adalah tiga kali lipat KI1, tidak berarti tingkat kepuasan yang diberikan KI3 adalah tiga kali lipat KI1. Yang dikatakan adalah KI3 memberi tingkat kepuasan lebih besar dari KI1. (Manurung, 2008)

2.1.3 Teori APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara)

A. Pendapatan Negara

penerimaan negara adalah penerimaan pemerintahan yang meliputi penerimaan pajak, penerimaan yang diperoleh dari hasil penjualan barang dan jasa yang dimiliki dan dihasilkan oleh pemerintah, pinjaman pemerintah, mencetak uang, dan sebagainya. Penerimaan negara baik dari dalam negeri ataupun yang berasal dari luar negeri sangat penting bagi proses keberhasilan proses pembangunan nasional, terutama penerimaan pemerintah dari dalam negeri yaitu berupa penerimaan pajak dan bukan pajak serta penerimaan migas dan non migas. Penerimaan ini digunakan untuk menutupi pengeluaran rutin pemerintah dan sisanya akan menjadi tabungan pemerintah. Kelebihan dana tersebut yang kemudian akan menjadi sumber pembangunan apabila tidak tersedia, maka pembangunan harus dibiayai dengan pinjaman luar negeri. Menurut Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), pendapatan negara dibedakan menjadi :

- a). Sumber-sumber penerimaan rutin
- b). Sumber-sumber penerimaan pembangunan

Dalam pengelolaan APBN tidak terlepas dari peranan pajak sebagai penyumbang terbesar dalam penerimaan negara

B. Pengeluaran Pemerintah

Pemerintah mencerminkan kebijakan pemerintah. Apabila pemerintah telah menetapkan suatu kebijakan untuk membeli barang dan jasa, pengeluaran pemerintah mencerminkan biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah untuk melaksanakan kebijakan tersebut. Pengeluaran pemerintah dalam arti riil dapat dipakai sebagai indikator besarnya kegiatan pemerintah yang dibiayai oleh pengeluaran pemerintah. Semakin besar dan banyak kegiatan pemerintah semakin besar pula pengeluaran pemerintah yang bersangkutan. Dalam teori ekonomi makro, pengeluaran pemerintah terdiri dari tiga pos utama yang dapat

digolongkan pengeluaran pemerintah untuk gaji pegawai, pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang dan jasa. Perubahan gaji pegawai mempunyai pengaruh terhadap proses makro ekonomi di mana perubahan gaji pegawai akan mempengaruhi tingkat pengeluaran pemerintah untuk transfer payment permintaan secara tidak langsung. Transfer payment bukan pembelian barang atau jasa oleh pemerintah dipasar barang melainkan mencatat pembayaran atau pemberian langsung kepada warganya yang meliputi misalnya pembayaran subsidi atau bantuan langsung kepada berbagai golongan masyarakat, pembayaran pensiun, pembayaran bunga untuk pinjaman pemerintah kepada masyarakat (Boediono, 2011).

C. Jenis Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah terdiri dari:

a. Pengeluaran Rutin

Pengeluaran rutin yaitu pengeluaran yang digunakan untuk pemeliharaan dan penyelenggaraan pemerintah yang meliputi belanja pegawai, belanja barang, pembayaran bunga utang, subsidi dan pengeluaran rutin lainnya. Melalui pengeluaran rutin, pemerintah dapat menjalankan misinya dalam rangka menjaga kelancaran penyelenggaraan pemerintah, kegiatan operasional dan pemeliharaan aset negara, pemenuhan kewajiban pemerintah kepada pihak ketiga, perlindungan kepada masyarakat miskin dan kurang mampu serta menjaga stabilitas perekonomian (Ananta, 2013).

Anggaran belanja rutin memegang peranan penting untuk menunjang kelancaran mekanisme sistem pemerintahan serta upaya peningkatan efisiensi dan produktivitas yang pada gilirannya akan menunjang

tercapainya sasaran dan tujuan setiap tahap pembangunan. Besarnya dipengaruhi oleh berbagai langkah kebijakan yang ditempuh pemerintah dalam rangka pengelolaan keuangan negara dan stabilitas perekonomian seperti perbaikan pendapatan aparatur pemerintah, penghematan pembayaran bunga utang dan pengalihan subsidi agar lebih tepat sasaran. Kenaikan pengeluaran pemerintah biasanya dari pos belanja pegawai yang dialokasikan untuk menaikkan gaji pegawai dan pensiunan. Selain itu, juga terjadi pada pos pembayaran bunga utang luar negeri dan dalam negeri. Perbedaan karakteristik yang paling mendasar antara pinjaman dalam dan luar negeri yaitu pada saat implikasi di saat pengembalian (Ananta, 2013).

Dalam kasus pinjaman dalam negeri, pembayaran bunga utang oleh pemerintah akan kembali dinikmati oleh masyarakat Indonesia karena terjadi transfer pendapatan oleh kelompok masyarakat yang membayar pajak kepada kelompok masyarakat yang menjadi kreditur. Sedangkan dalam kasus pinjaman luar negeri, terjadi aliran dampak ekonomi (*multiplier effect*) yang berbeda. Pihak-pihak yang menerima pengembalian pinjaman adalah pihak kreditur di luar negeri (Ananta, 2013).

Jumlah utang luar negeri yang semakin besar menyebabkan anggaran yang digunakan untuk membayar bunga utang juga semakin meningkat. Meningkatnya jumlah pembayaran bunga utang tersebut selain disebabkan oleh membengkaknya jumlah utang jatuh tempo juga dipengaruhi oleh perubahan nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing.

Selain pengeluaran untuk belanja pegawai dan pembayaran bunga utang, pos lain yang menarik adalah pengeluaran pemerintah untuk berbagai subsidi. Satu pos diantaranya yang berperan cukup besar adalah subsidi bahan bakar minyak (BBM). Subsidi ini muncul pada pada Tahun 1997/1998 sebagai akibat dari melonjaknya harga minyak mentah di pasar dunia menyebabkan meningkatnya biaya pengadaan BBM sehingga melebihi hasil penjualan BBM itu sendiri.

Akibatnya pemerintah terpaksa memberikan subsidi terutama terhadap minyak tanah dan solar. Penghematan dan efisiensi pengeluaran rutin perlu dilakukan untuk menambah besarnya tabungan pemerintah yang diperlukan untuk pembiayaan pembangunan nasional. Penghematan dan efisiensi tersebut antara lain diupayakan melalui penajaman alokasi pengeluaran rutin, pengendalian dan koordinasi pelaksanaan pembelian barang dan jasa kebutuhan kementerian atau lembaga negara non kementerian dan pengurangan berbagai macam subsidi secara bertahap (Ananta, 2013).

a. Pengeluaran Pembangunan

Pengeluaran pembangunan yaitu pengeluaran yang digunakan untuk membiayai pembangunan di bidang ekonomi, sosial dan umum dan yang bersifat menambah modal masyarakat dalam bentuk pembangunan baik prasarana fisik maupun non fisik yang dilaksanakan dalam periode tertentu. Anggaran pembangunan secara fisik maupun nonfisik selalu disesuaikan dengan dana yang dimobilisasi. Dana ini kemudian dialokasikan pada berbagai bidang sesuai dengan prioritas yang telah

direncanakan. Peranan anggaran pembangunan lebih ditekankan pada upaya penciptaan kondisi yang stabil dan kondusif bagi berlangsungnya proses pemulihan ekonomi dengan tetap memberikan stimulus bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam kaitan dengan pengelolaan APBN secara keseluruhan dengan keterbatasan sumber pembiayaan yang tersedia maka pencapaian sasaran pembangunan harus dilakukan seoptimal mungkin (Suminto, 2004).

Sehubungan dengan hal tersebut formulasi distribusi dan alokasi dari penentuan besarnya pengeluaran memegang peranan penting dalam pencapaian target kebijaksanaan fiskal. Di samping itu, pengelolaan anggaran pembangunan juga harus tetap di tempatkan sebagai bagian yang utuh dari upaya menciptakan anggaran pendapatan dan belanja negara yang sehat melalui upaya mengurangi secara bertahap peran pembiayaan yang bersumber dari luar negeri tanpa mengurangi upaya menciptakan pertumbuhan yang berkesinambungan. (Ananta, 2013).

Pengeluaran pembangunan dibedakan atas pengeluaran pembangunan yang dibiayai dengan dana rupiah dan bantuan proyek. Pembiayaan pembangunan rupiah dibiayai dari sumber pembiayaan dalam negeri dan luar negeri dalam bentuk pinjaman program. Pengelolaan dana tersebut akan dialokasikan kepada kementerian dan lembaga pemerintah non kementerian di tingkat pusat termasuk Kementerian Hankam dan pemerintah daerah yang diklasifikasikan ke dalam dana pembangunan yang dikelola instansi pusat dan dana pembangunan yang dikelola daerah. (Basri, 2002).

Dalam rangka menutupi kesenjangan antara kebutuhan pembangunan dengan kemampuan dana dalam negeri maka pembiayaan proyek masih tetap dibutuhkan. Pembiayaan proyek bersumber dari luar negeri dalam bentuk pinjaman proyek dan dimanfaatkan untuk pembangunan sumber daya manusia di bidang pendidikan, kesehatan dan kesejahteraan sosial dalam rangka mendukung program jaringan pengaman sosial, penyediaan sarana dan prasarana transportasi, pembangunan dibidang pertanian, tenaga listrik dan pengairan. Di samping itu juga dilakukan pengadaan prasarana pendukung Hankam, Telekomunikasi dan pembangunan prasarana perkotaan. (Basri, 2002).

Sebagaimana diamanatkan oleh UU No.17 Tahun 2003, maka system penganggaran mengacu pada praktek-praktek yang berlaku secara internasional. Menurut *GFS (Government Financial Statistics) Manual 2001*, system penganggaran belanja negara secara implisit menggunakan sistem *unified budget*, dimana tidak ada pemisahan antara pengeluaran rutin dan pembangunan, sehingga klasifikasi menurut ekonomi akan berbeda dari klasifikasi sebelumnya. Sejak Tahun 2005 mulai ditetapkan penyatuan anggaran antara pengeluaran rutin dan pengeluaran pembangunan serta pengklasifikasian anggaran belanja pemerintah pusat menurut jenis belanja, organisasi dan fungsi. (Ananta, 2013).

Dengan berbagai perubahan dan penyesuaian format dan struktur belanja negara yang baru, maka belanja negara menurut klasifikasi ekonomi (jenis belanja) terdiri dari: belanja pegawai, belanja barang, belanja modal, pembayaran bunga utang, subsidi, hibah, bantuan sosial,

dan belanja lainlain. Sedangkan belanja untuk daerah, sebagaimana yang berlaku selama ini terdiri dari: dana perimbangan, dan dana otonomi khusus dan penyesuaian. Dengan adanya perubahan format dan struktur belanja negaramenurut jenis belanja maka secara otomatis tidak ada lagi pemisahan antara belanja rutin dan belanja pembangunan (*unified budget*). Beberapa pengertian dasar terhadap komponen-komponen penting dalam belanja tersebut antara lain. (Suminto, 2004):

1. Belanja pegawai menampung seluruh pengeluaran negara yang digunakan untuk membayar gaji pegawai, termasuk berbagai tunjangan yang menjadi haknya, dan membayar honorarium, lembur, tunjangan khusus dan belanja pegawai, serta membayar pensiun dan asuransi kesehatan (kontribusi sosial). Dalam klasifikasi tersebut termasuk pula belanja gaji/upah proyek yang selama ini diklasifikasikan sebagai pengeluaran pembangunan. Dengan format ini, maka akan terlihat pos yang tumpang tindih antara belanja pegawai yang diklasifikasikan sebagai rutin dan pembangunan. Di sinilah nantinya efisiensi akan bisa diraih.
2. Belanja barang digunakan untuk membiayai kegiatan operasional pemerintahan untuk pengadaan barang dan jasa, dan biaya pemeliharaan asset negara. Demikian juga sebaliknya sering diklasifikasikan sebagai pengeluaran pembangunan.
3. Belanja modal menampung seluruh pengeluaran negara yang dialokasikan untuk pembelian barang-barang kebutuhan investasi (dalam bentuk aset tetap dan aset lainnya). Pos belanja modal dirinci atas: belanja modal aset tetap/fisik, dan belanja modal aset lainnya/non-fisik. Dalam prakteknya

selama ini belanja lainnya nonfisik secara mayoritas terdiri dari belanja pegawai, bunga dan perjalanan yang tidak terkait langsung dengan investasi untuk pembangunan.

4. Subsidi menampung seluruh pengeluaran negara yang dialokasikan untuk membayar beban subsidi atas komoditas vital dan strategis tertentu yang menguasai hajat hidup orang banyak, dalam rangka menjaga stabilitas harga agar dapat terjangkau oleh sebagian besar golongan masyarakat. Subsidi tersebut dialokasikan melalui perusahaan negara dan perusahaan swasta.
5. Selama ini ada jenis subsidi yang sebetulnya tidak ada unsur subsidinya, maka belanja tersebut akan dikelompokkan sebagai bantuan sosial. Bantuan sosial menampung seluruh pengeluaran negara yang dialokasikan sebagai transfer uang/barang yang diberikan kepada penduduk, guna melindungi dari kemungkinan terjadinya resiko sosial, misalnya transfer untuk pembayaran dana kompensasi sosial.
6. Belanja untuk daerah menampung seluruh pengeluaran pemerintah pusat yang dialokasikan ke daerah, yang pemanfaatannya diserahkan sepenuhnya kepada daerah. (Sumito, 2004)

D. Teori Peacock dan Wiseman

Teori mereka didasarkan pada suatu analisis penerimaan pengeluaran pemerintah. Pemerintah selalu berusaha memperbesar pengeluarannya dengan mengandalkan memperbesar penerimaan dari pajak, padahal masyarakat tidak menyukai pembayaran pajak yang besar untuk membiayai pengeluaran pemerintah yang semakin besar

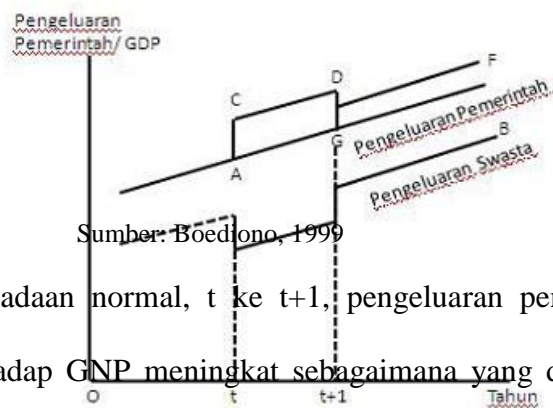
tersebut. Meningkatnya penerimaan pajak menyebabkan pengeluaran pemerintah juga semakin meningkat. Dalam keadaan normal meningkatnya GNP menyebabkan penerimaan pemerintah yang semakin besar, begitu juga dengan pengeluaran pemerintah menjadi semakin besar.

Peacock dan Wiseman mendasarkan teori mereka pada suatu teori bahwa masyarakat mempunyai suatu tingkat toleransi pajak, yaitu suatu tingkat dimana masyarakat dapat memahami besarnya pungutan pajak yang dibutuhkan oleh pemerintah untuk membiayai pengeluaran pemerintah. Jadi masyarakat menyadari bahwa pemerintah membutuhkan dana untuk membiayai aktivitas pemerintah sehingga mereka mempunyai tingkat kesediaan masyarakat untuk membayar pajak. Tingkat toleransi ini merupakan kendala bagi pemerintah untuk menaikkan pemungutan pajak secara semena-mena.

Dalam teori Peacock dan Wiseman terdapat efek penggantian (displacement effect) yaitu adanya gangguan sosial yang menyebabkan aktivitas swasta dialihkan pada aktivitas pemerintah. Pengentasan gangguan tidak hanya cukup dibiayai sematamata dengan pajak sehingga pemerintah harus meminjam dana dari luar negeri. Setelah gangguan teratasi muncul kewajiban melunasi utang dan membayar bunga. Pengeluaran pemerintah yang semakin bertambah bukan hanya karena GNP bertambah tetapi karena adanya kewajiban baru tersebut. Akibat lebih lanjut adalah pajak tidak menurun kembali ke tingkat semula meskipun gangguan telah berakhir.

Selain itu, masih banyak aktivitas pemerintah yang baru kelihatan setelah terjadinya perang dan ini disebut efek inspeksi (inspection effect). Adanya gangguan sosial juga akan menyebabkan terjadinya konsentrasi kegiatan ke tangan pemerintah yang sebelumnya dilaksanakan oleh swasta. Efek inilah disebut sebagai efek konsentrasi (concentration effect). Dengan adanya ketiga efek tersebut menyebabkan bertambahnya aktivitas pemerintah sehingga setelah perang selesai tingkat pajak tidak menurun kembali pada tingkat sebelum terjadi perang. Adanya dampak eksternal tadi digambarkan dalam bentuk kurva dibawah ini

Gambar 2-5
Kurva Peacock dan Wiseman



Dalam keadaan normal, t ke $t+1$, pengeluaran pemerintah dalam persentase terhadap GNP meningkat sebagaimana yang ditunjukkan garis AG. Apabila pada tahun t terjadi perang maka pengeluaran pemerintah meningkat sebesar AC dan kemudian meningkat seperti yang ditunjukkan pada segmen CD. Setelah perang selesai pada tahun $t+1$, pengeluaran pemerintah tidak menurun ke G. Hal ini disebabkan setelah perang, pemerintah membutuhkan tambahan dana untuk mengembalikan pinjaman pemerintah yang digunakan dalam pembiayaan pembangunan (Boediono, 1999).

Berbeda dengan pandangan Wagner, perkembangan pengeluaran pemerintah versi Peacock dan Wiseman tidaklah berbe tangga. ntuk suatu garis, seperti kurva di bawah, tetapi berbentuk seperti:

Gambar 2-6
Kurva Wagner, Solow, dan Musgrave



Pengeluaran pemerintah menurut teori Wagner, Sollow, dan Musgrave digambarkan dalam bentuk kurva yang eksponensial, sedangkan teori Peacock dan Wiseman mengatakan bahwa pengeluaran pemerintah jika digambarkan dalam kurva seperti bentuk tangga. Hal ini dikarenakan adanya kendala toleransi pajak. Ketika masyarakat tidak ingin membayar pajak yang tinggi yang ditetapkan pemerintah, maka pemerintah tidak bisa meningkatkan pengeluarannya, walaupun pemerintah ingin senantiasa menaikkan pengeluarannya (Boediono, 1999).

2.1.4 Teori Investasi

A. Definisi Investasi

Secara umum investasi meliputi penambahan barang dan jasa masyarakat, seperti penambahan mesin-mesin baru, pembuatan jalan baru, pembukaan lahan baru dan sebagainya. Investasi juga diartikan sebagai pengeluaran yang di lakukan

oleh para pengusaha untuk membeli barang-barang modal dan membina industri-industri.

Dalam perhitungan pendapatan nasional dan statistik, investasi meliputi hal yang lebih luas lagi. Dalam perhitungan pendapatan nasional, investasi meliputi seluruh nilai pembelian pengusaha atas barang-barang modal dan pembelanjaan untuk mendirikan industri-industri, pengeluaran masyarakat untuk mendirikan rumah-rumah dan tempat tinggal, penambahan dalam nilai stok barang-barang berupa bahan mentah, barang yang belum selesai di proses dan barang jadi.

Model Keynesian mengasumsikan bahwa seluruh pendapatan harus dikeluarkan untuk dikonsumsi atau ditabung, dan jumlah prekonomian dapat dibagi dua yaitu antara pengeluaran untuk barang-barang konsumsi dan barang modal, dan posisi keseimbangan dalam prekonomian ditentukan pada saat jumlah penerimaan sama dengan jumlah pengeluaran sehingga investasi sama nilainya dengan tabungan.

Dalam kaitannya dengan perusahaan dimana perusahaan melakukan investasi guna mendapatkan profit yang sebesar-besarnya, dimana salah satu sumber investasi tersebut berasal dari dana masyarakat yang ditabung pada lembaga-lembaga keuangan, maka dapat disimpulkan bahwa investasi merupakan pengeluaran perusahaan secara keseluruhan yang mencakup pengeluaran untuk membeli bahan baku/material, mesin-mesin dan peralatan pabrik serta semua modal lain yang diperlukan dalam proses produksi. Pengeluaran untuk keperluan bangunan kantor, pabrik tempat tinggal karyawan dan bangunan konstruksi lainnya. Perubahan nilai stok

atau barang cadangan sebagai akibat dari perubahan jumlah dan harga (Deliarnov, 1995).

B. Jenis – Jenis Investasi

Secara umum terdapat dua jenis investasi, yaitu:

1. Investasi yang terdorong (*Induced Investment*)

Merupakan investasi akibat adanya penambahan permintaan yang disebabkan pertambahan pendapatan. Maksudnya, apabila pendapatan bertambah maka akan digunakan untuk konsumsi, sedang pertambahan konsumsi pada dasarnya adalah tambahan permintaan. Sudah pasti bila ada tambahan permintaan, maka akan mendorong berdirinya pabrik baru atau memperluas pabrik lama untuk dapat memenuhi tambahan permintaan tersebut.

2. Investasi otonom (*Otonomous Investment*)

Investasi otonom (*Otonomous Investment*), yaitu investasi yang dilakukan secara bebas, artinya investasi yang ada bukan karena pertambahan permintaan efektif, tetapi justru untuk menciptakan atau menaikkan permintaan efektif. Besarnya investasi otonom tidak tergantung pada besar kecilnya pendapatan nasional atau daerah. Investasi otonom berarti pembentukan modal yang tidak dipengaruhi oleh pendapatan nasional. Dengan kata lain, tinggi rendahnya pendapatan nasional tidak menentukan jumlah investasi otonom yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan (Sukirno, 2004).

C. Sumber – Sumber Dana Investasi

Sumber pendanaan investasi, dilihat dari sumbernya dibagi menjadi dua:

1. Investasi oleh masyarakat swasta nasional

Sering disebut PMDN yaitu Penanaman Modal Dalam Negri dimana investasi ini berasal dari masyarakat yang masuk dalam lingkaran domestik.

2. Investasi oleh pihak Asing

Alternatif pembiayaan lain yang bisa digunakan membiayai pembangunan infrastruktur dapat diperoleh melalui penanaman langsung modal asing (*foreign direct investment*, FDI) yang disebut juga Investasi asing yang sering disebut PMA atau Penanaman Modal Asing. Bagi negara berkembang, termasuk Indonesia, FDI merupakan sumber dana utama yang digunakan untuk membangun infrastruktur dan modal kerja sektor industri.

D. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Laju Investasi

Investasi yang ditanam di suatu negara atau daerah, di tentukan oleh beberapa faktor, yaitu :

1. Tingkat keutungan yang diramalkan
2. Tingkat Suku Bunga
3. Ramalan mengenai ekonomi di masa depan
4. Kemajuan teknologi
5. Tingkat pendapatan nasional dan perubahannya
6. Keuntungan yang diperoleh
7. Situasi politik
8. Pengeluaran yang di lakukan pemerintah
9. Kemudahan yang diberikan oleh pemerintah setempat.

Di samping itu ada faktor-faktor penghambat lain yang dapat mengurangi percepatan perkembangan investasi, yang meliputi:

1. Tingginya risiko yang harus ditanggung pihak swasta apabila ingin berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur
2. Lemahnya kerangka hukum dan peraturan-peraturan dalam pembangunan dan pengelolaan pelayanan di bidang infrastruktur
3. Lemahnya struktur pasar dalam memberikan pelayanan di bidang infrastruktur
4. Belum stabilnya kondisi makro ekonomi
5. Lemahnya kondisi keuangan, teknologi, kemampuan mengelola organisasi atau institusi, serta keberadaan badan-badan usaha milik negara dengan ruang lingkup usaha pelayanan infrastruktur
6. Kurang tersedia informasi akurat yang dibutuhkan swasta untuk melakukan pertimbangan-pertimbangan (*due diligence*) dalam memutuskan keikutsertaannya dalam pembangunan dan pengelolaan pelayanan di bidang infrastruktur
7. Lemahnya aturan-aturan yang berhubungan dengan kegiatan pelelangan dalam pembangunan dan pengelolaan pelayanan di bidang infrastruktur (*structured versus unstructured* atau *competitive versus direct assignment*)
8. Kurang terjaminnya likuiditas pasar modal

Dalam pemenuhan infrastruktur atau fasilitas publik, diperlukan investasi yang cukup besar dan pengembalian investasi dalam jangka waktu yang relatif lama. Selain itu, manajemen operasionalnya juga membutuhkan *cost* yang tinggi. Permasalahan inilah yang menjadi kendala bagi kebanyakan negara-negara berkembang dalam pemenuhan infrastruktur (Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik, 2010).

Dalam pemenuhan infrastruktur atau fasilitas publik, diperlukan investasi yang cukup besar dan pengembalian investasi dalam jangka waktu yang relatif lama. Selain itu, manajemen operasionalnya juga membutuhkan *cost* yang tinggi. Permasalahan inilah yang menjadi kendala bagi kebanyakan negara-negara berkembang dalam pemenuhan infrastruktur.

Faktor-faktor ini harus diwaspadai sehingga dapat ditanggulangi dan tidak berdampak besar terhadap perkembangan sektor investasi utamanya di bidang pembangunan infrastruktur. Seperti contoh yang dialami oleh penerapan fasilitas lembaga pembiayaan di India, Pakistan dan Kolombia juga memberi pelajaran bahwa hasil yang dicapai belum sesuai dengan yang dikehendaki. Hal ini, antara lain disebabkan oleh:

1. Lingkungan yang kurang kondusif dalam mendukung partisipasi swasta di bidang infrastruktur
2. Ketidakstabilan lingkungan politik
3. Lemahnya kerangka makro
4. Lemahnya kebijakan di sektor keuangan,

Kesalahan merancang fasilitas pembiayaan infrastruktur itu sendiri, tidak konsistennya tujuan-tujuan yang ingin dicapai, kurang tepatnya pemilihan dan penentuan harga instrumen-instrumen keuangan yang digunakan, serta kurang tepatnya pemilihan sektor-sektor infrastruktur yang menjadi target atau pilihan. Selain itu juga harus diperhatikan evaluasi setelah eksekusi, sehingga kesalahan-kesalahan yang terjadi di negara berkembang lain tidak perlu terjadi lagi, tentunya dengan

memperhatikan faktor-faktor penyebabnya (Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik (2010).

E. Hubungan antara Investasi dan Infrastruktur

Suatu perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan atau apabila tingkat kegiatan ekonomi lebih tinggi dari pada apa yang dicapai pada masa sebelumnya. Investasi merupakan faktor penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Permintaan akan masuknya investasi ke suatu negara atau daerah juga di pengaruhi oleh beberapa hal. Salah satu yang menjadi pertimbangan penting adalah faktor infrastruktur dimana faktor ini dapat mempengaruhi kelancaran distribusi output kepada konsumen.

Pekerja akan lebih produktif jika mereka mempunyai alat-alat untuk bekerja. Sama seperti infrastruktur yang digunakan untuk menghasilkan barang dan jasa di sebut modal fisik untuk menghasilkan laju percepatan pertumbuhan ekonomi. Tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu negara adalah faktor penting dan menentukan bagi tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi (Todaro 2000).

Didukung pula oleh studi yang dilakukan Permana dan Alla (2010) menunjukkan bahwa variabel infrastruktur termasuk panjang jalan beraspal berpengaruh terhadap investasi. Dengan baiknya infrastruktur, yang dilihat dari panjang jalan yang dalam keadaan baik, maka proses produksi sampai distribusi kepada konsumen akan lebih singkat sehingga kegiatannya menjadi efisien.

Jika keadaan infrastruktur masih belum mengalami perbaikan yang signifikan bahkan cenderung mengalami penurunan maka hal ini diduga menjadi salah satu penyebab rendahnya daya saing dan daya tarik investasi. Sejalan dengan hal tersebut, bahwa suplai tenaga listrik dan infrastruktur sosial berpengaruh signifikan terhadap daya tarik investasi pada suatu wilayah (Permana dan Alla 2010).

Keterkaitan antara pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur diakui secara luas. Namun di sisi lainnya, berbagai masalah/kendala terjadi selama pelaksanaan kerjasama dengan pola ini. Salah satu masalah yang terjadi adalah kebijakan Pemerintah yang kurang kondusif atau kekuatan oposisi Pemerintah yang terlalu mendominasi. Kendala lainnya dapat berupa kondisi politik yang tidak stabil. Sebenarnya masalah-masalah tersebut wajar terjadi, mengingat banyaknya resiko dan ketidakpastian sepanjang implementasi *Public Private Partnership (PPP)*, banyaknya pihak-pihak/partisipan yang terlibat dalam kerjasama ini, serta tidak banyak pengalaman yang dimiliki oleh negara atau daerah yang menggunakan pola PPP.

Investasi dalam berbagai bentuknya akan memberikan banyak pengaruh kepada prekonomian suatu negara atupun dalam cakupan yang lebih kecil yakni daerah. Karena dengan terciptanya investasi akan membawa suatu negara pada kegiatan ekonomi tertentu. Investasi yang akan berlanjut dengan suatu proses produksi akan menciptakan lapangan kerja, menciptakan barang-barang dan jasa untuk di pasarkan kepada konsumen, dan interaksi antara produsen, dalam hal ini investor, dan

konsumen dalam menawarkan dan mengkonsumsi barang-barang atau jasa, dan pada gilirannya akan menciptakan kemajuan perekonomian dalam suatu negara.

2.1.5 Infrastruktur

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Dalam pembahasannya, infrastruktur dapat dikatakan barang publik. *MacMillan Dictionary of Modern Economic* (1996) menyatakan infrastruktur merupakan elemen struktural ekonomi yang memfasilitasi arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. *The Routledge Dictionary of Economics* (1995) mendefinisikan infrastruktur merupakan pelayanan utama dari suatu negara yang dapat menunjang keberlangsungan kegiatan masyarakat dan kegiatan ekonomi dengan menyediakan transportasi dan fasilitas pendukung lainnya.

World Bank Report (Bank Dunia, 1994) membagi infrastruktur menjadi tiga golongan;

1. Infrastruktur Ekonomi

Merupakan aset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi finansial, yang meliputi :

- a. *Public Utilities*, misalnya telekomunikasi, air minum, sanitasi, dan gas.
- b. *Public Works*, misalnya bendungan, irigasi dan drainase.
- c. *Transportation Sector* , misalnya jalan kereta api, angkutan pelabuhan dan lapangan terbang.

2. Infrastruktur Sosial

Merupakan aset yang mendukung keahlian dan kesehatan masyarakat diantaranya seperti :

- a. Kesehatan, misalnya sekolah dan perpustakaan,
 - b. Pendidikan, misalnya rumah sakit dan opusat kesehatan,
 - c. Rekreasi, misalnya taman bermain publik, museum, dll.
3. Infrastruktur Administrasi

Meliputi penegakan hukum, institusi, kontrol administrasi-koordinasi, serta kebudayaan.

Selain itu, klasifikasi infrastruktur menjadi dua :

1. Infrastruktur Dasar (Basic Infrastructure)

Meliputi sektor-sektor yang mempunyai karakteristik publik dan kepentingan yang mendasar untuk sektor perekonomian lainnya, tidak dapat diperjualbelikan (*nontradable*) dan tidak dapat dipisah-pisahkan baik secara teknik maupun spasial. Contohnya yaitu jalan raya, kereta api, pelabuhan, drainase, bendungan, dll.

2. Infrastruktur Pelengkap (Complementary Infrastructure)

Seperti gas, listrik, telepon, dan pengadaan air minum.

Ada dua cara pembiayaan investasi pada infrastruktur yaitu :

1. *Public spending and efficiency*

Dimana pengeluaran publik untuk infrastruktur meningkat pasca krisis Asia, meskipun lebih rendah dari pre-krisis. Masalahnya adalah pengaturan alokasi anggaran infrastruktur tidak terkoordinasi antar kementerian, perencanaan kurang matang, tidak jelasnya hirarki otoritas, serta anggaran tidak dialokasikan dengan efektif dan terkonsentrasi di akhir tahun. Strategi

mengatasinya adalah perencanaan, koordinasi, dan kebijakan prioritas sesuai kebutuhan.

2. *Extent of private participation* atau PPPs (*Public Private Partnership*).

PPPs sempat menurun pasca krisis dan devaluasi nilai rupiah. PPPs terkonsentrasi pada energi dan telekomunikasi dimana menggunakan *cost-benefit analysis* serta fokus pada keberlangsungan fiskal. Negara-negara di OECD juga menggunakan PPPs (Anoviar, 2012).

Pengadaan infrastruktur merupakan hasil dari kekuatan penawaran dan permintaan, ditambah dari kebijakan publik. Kebijakan publik memainkan peran yang besar terutama karena ketiadaan dan ketidaksempurnaan mekanisme harga pada pengadaan infrastruktur. Namun peningkatan pengadaan infrastruktur terhadap pendapatan tidak dapat diinterpretasikan sebagai elastisitas pendapatan dari permintaan, kecuali biaya infrastruktur sama di setiap negara (Canning, 1998).

Infrastruktur umumnya memiliki karakteristik monopoli alamiah (*nature monopoly*) karena disebabkan tingginya biaya tetap serta tingkat kepentingannya dalam perekonomian, dan juga pengadaan dan pengoperasian infrastruktur akan lebih ekonomis jika dilakukan oleh satu perusahaan daripada dua atau lebih perusahaan. Nature monopoly biasanya akan muncul bila skala ekonomis yang diperlukan untuk menyediakan suatu barang atau jasa sedemikian besar sehingga akan lebih bermanfaat apabila pasokan barang atau jasa diserahkan kepada satu perusahaan saja.

Berdasarkan pengalaman yang telah ada, barang yang termasuk monopoli alamiah akan menyebabkan tingginya intervensi pemerintah

untuk pengadaan, baik melalui pengadaan langsung melalui peraturan harga dan perundangan. Infrastruktur merupakan sektor vital karena berhubungan dengan hajat hidup orang banyak, serta mendukung tercapainya pertumbuhan dan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan (Mankiw, 2001)

Tabel 2-1

2.1.6 Penelitian Pendahulu

No	Judul Penelitian dan Nama peneliti	Variabel/Model Estimasi	Metode Estimasi	Hasil Penelitian
1.	<p>Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik dan PMA Terhadap Pertumbuhan PDRB Provinsi Bali Tahun 1993-2014</p> <p>I Ketut Sumadiasa Ni Made</p>	<p>$Y =$ Pertumbuhan PDRB</p> <p>$X3 =$ Penanaman Modal Asing</p> <p>$X2 =$ Infrastruktur listrik</p> <p>$X1 =$ Infrastruktur Jalan</p> <p>$e1, e2 =$ Variabel pengganggu</p> <p>$b1, b2, b3, b4, b5 =$ koefisien dari masing-masing variabel</p> <p>$X3 : b1X1 + b2X2 + e$</p> <p>$Y : b3X1 + b4X2 + b5X3 + e$</p>	Analisis jalur	<p>menunjukkan hubungan korelasi antara pembangunan infrastruktur jalan terhadap pembangunan infrastruktur listrik, diperoleh nilai r sebesar 0,835 yang artinya peningkatan pembangunan jalan dengan panjang 1 km diikuti dengan peningkatan pasokan listrik sebesar 0,835 kWh. Jika Pemerintah Provinsi Bali meningkatkan pembangunan infrastruktur jalan dengan panjang 10 ribu km, maka membutuhkan</p>

	<p>Tisnawati</p> <p>I G.A.P.</p> <p>Wirathi</p> <p>(2016)</p>			<p>kapasitas listrik sebesar 8.350 kWh.</p>
2	<p>Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang</p> <p>Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana, Dian Triyani</p> <p>(2014)</p>	<p>Infrastruktur jalan, manfaat ekonomi, manfaat social, dan manfaat biaya sosial</p>	OLS	<p>menyatakan “Infrastruktur Jalan berpengaruh positif terhadap manfaat ekonomi secara signifikan”. Hasil pengujian regresi menunjukkan [value (Sig.) = 0,000] < 0,025 dan (thitung = 2,903) > (t tabel = 1,960), maka hasil uji-t adalah “signifikan” dan “positif (tanda pada t dan koefisien beta adalah positif)”, sehingga</p>

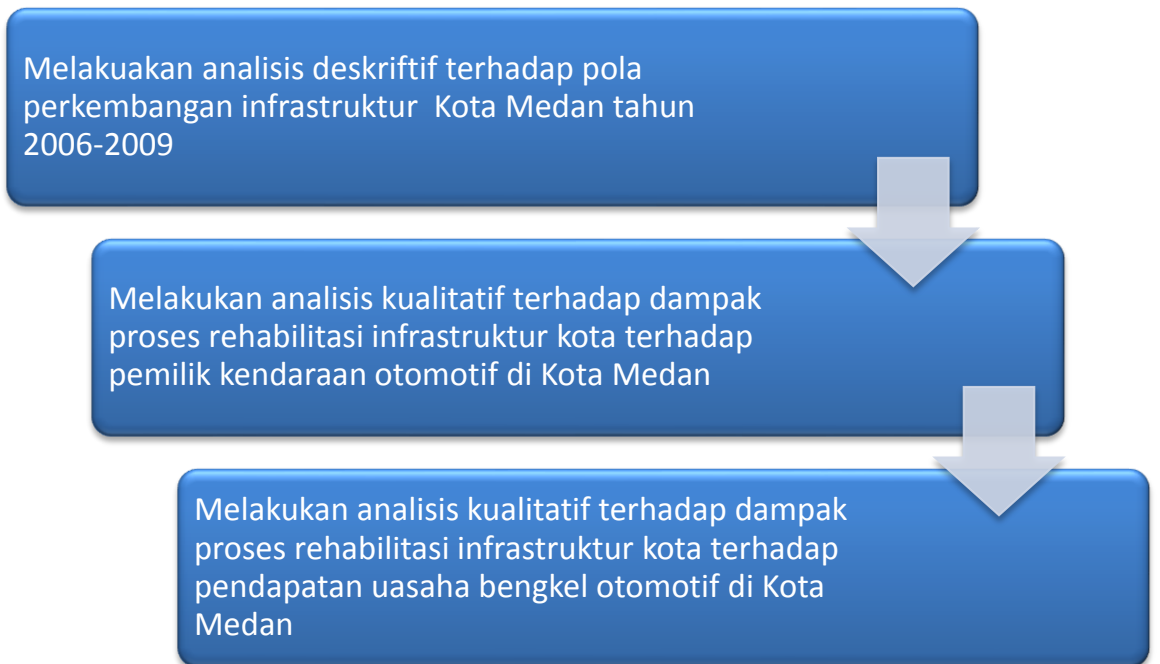
				<p>Ho ditolak dan Ha diterima, yang berarti Infrastruktur Jalan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Manfaat Ekonomi (Y1) pada pedagang atau usaha ekonomi rakyat. “Signifikan” mengandung arti bahwa infrastruktur jalan memang mempunyai pengaruh yang bermakna/signifikan terhadap manfaat ekonomi, sehingga dapat disimpulkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat ekonomi, dipengaruhi/ditentukan oleh perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan, tetapi tidak berlaku sebaliknya. Sedangkan</p>
--	--	--	--	---

				<p>hubungan “Positif” berarti bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat ekonomi berjalan searah dengan perubahan-perubahan dari infrastruktu</p>
--	--	--	--	--

2.1.7 Kerangka Konseptual

Menganalisa proses rehabilitasi infrastruktur kota khususnya jalan dan saluran drainase terhadap pendapatan usaha bengkel otomotif dari sisi produsen otomotif Kota Medan:

Gambar 2-7
Kerangka Konseptual



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian merupakan sebuah mini riset kualitatif yang dimana bertujuan menganalisis variabel yang berhubungan dengan dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota terhadap pendapatan usaha bengkel otomotif Kota Medan yang telah ditentukan untuk menjawab rumusan masalah. Data yang disajikan adalah *cross section* yaitu data yang dikumpulkan lebih dari suatu titik waktu. Data yang akan diteliti adalah konsumen pemilik otomotif dan usaha bengkel otomotif Kota Medan yang bersumber dari, Dinas Bina Marga Dan Dinas Perhubungan Kota Medan serta jurnal-jurnal ilmiah yang terkait dengan penelitian ini. Adapun variabel-variabel yang akan diamati dalam penelitian ini adalah konsumen pemilik otomotif Kota Medan serta Usaha bengkel otomotif Kota Medan karena dampak proses rehabilitasi infrastruktur kota khususnya jalan dan parit di Kota Medan (Kuncoro, 2013).

3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan acuan dari tujuan pustaka yang digunakan untuk melakukan penelitian dimana variabel yang satu dengan yang lainnya dapat berhubungan sehingga penelitian sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Adapun variabel yang terdapat dalam penelitian ini yaitu:

Tabel 3-1
Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Sumber Data
Infrastruktur (jalan dan saluran drainase)	Data Prasarana Jalan Kota Medan Berdasar Kelas Jalan dan Penanggungjawab Tahun 2005 – 2009 Data Prasarana Jalan Kota Medan Berdasarkan Kondisi Jalan Tahun 2005 – 2009	Dinas Bina Marga Kota Medan www.pekerjaanumum.pemkomedan.go.id Dinas Perhubungan Kota Medan www.dishub.pemkomedan.go.id
Transportasi	Konsumen pemilik otomotif Kota Medan (sepeda Mototr, mobil)	Responden
Bengkel otomotif	Pemilik usaha bengkel otomotif	Responden

	Kota Medan	
--	------------	--

3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

a. Tempat penelitian

Penelitian ini dilakukan khususnya pada wilayah Kota Medan

b. Waktu penelitian

Waktu penelitian ini direncanakan bulan Desember sampai dengan bulan Maret 2018

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Dalam penelitian ini populasinya adalah semua konsumen pemilik otomotif dan usaha bengkel otomotif di Kota Medan.

3.4.2 Sampel

Target populasi, semua konsumen pemilik otomotif dan dan usaha bengkel otomotif di Kota Medan. Data populasi tidak diketahui, maka kerangka pemilihan sampelnya adalah *Non-probability Sampling*. Metode sampel yang telah dipilih adalah metode *quota sampling*. Metode ini digunakan untuk memastikan bahwa berbagai subgrup dalam populasi telah terwakili dengan berbagai karakteristik sampel sampai batas waktu tertentu seperti yang dikehendaki oleh peneliti (Kuncoro, 2013).

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data diperoleh dari data sekunder dan primer.

1. Wawancara, sebagai teknik komunikasi untuk memperoleh data yang dibutuhkan

2. Kuesioner, teknik pengumpulan data melalui penyebaran seperangkat daftar pertanyaan kepada responden yang menjadi anggota sampel penelitian
3. Data sekunder yang diperoleh dari Dinas Bina Marga www.pekerjaanumum.pemkomedan.go.id dan Dinas Perhubungan Kota Medan www.dishub.pemkomedan.go.id (Kuncoro, 2013)

3.6 Jenis dan Sumber Data

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

Berdasarkan bentuk : kuantitatif dan kualitatif

Berdasarkan waktu : *cross section*

Berdasarkan sumber data: data sekunder dan data primer (Kuncoro, 2013).

3.7 Tahapan Analisis

3.7.1 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan suatu analisa sederhana yang dapat digunakan untuk menggambarkan kondisi onservasi dengan menyajikan dalam bentuk table, grafik maupun narasi untuk memudahkan pembaca dalam menafsirkan hasil penelitian. Metode analisis deskriptif dalam penelitian ini dikakukan untuk menganalisis bagaimana perkembangan infrastruktur Kota Medan pada tahun 2005-2009 (Kuncoro, 2013).

BAB IV

HASIL PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Geografi Kota Medan

4.1.1 Kondisi Iklim Kota Medan

Kota Medan memiliki karakteristik wilayah dengan luas 265,10 km² atau 3,6 persen dari total luas wilayah Provinsi Sumatera Utara. Secara administratif, Kota Medan berbatasan dengan Selat Malaka di sebelah utara, dan berbatasan dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah timur, barat, serta selatan. Kota Medan sebagai pusat pemerintahan Provinsi Sumatera Utara memiliki posisi strategis yang semakin menguat baik secara regional maupun nasional. Posisi ini menjadi modal dasar dalam pembangunan kota. Secara astronomis, Kota Medan terletak pada posisi koordinat 2^o.27' – 2^o.47' Lintang Utara dan 98^o .35' – 98^o 44' Bujur Timur dengan ketinggian 2,5 – 50 meter di atas permukaan laut dengan kemiringan tanah 0 - 3%. Sebagian wilayah Kota Medan pada 2,5 – 5,0 meter berada pada tanah rawa yang ditumbuhi oleh pohon-pohon.

Tabel 4-1
Rata-rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan
Di Kota Medan Tahun 2015

Bulan <i>Month</i>	Suhu Udara <i>Temperature (°C)</i>			Kelembaban Udara <i>Humidity (%)</i>		
	Ma s	Mi s	Rata- Rata	Maks	M	Rata- Rata
	Ma s		<i>Average</i>	<i>Maks</i>		<i>Average</i>
-1	-2	-3	-4	-5	-	-7
Januari/ <i>January</i>	32, 0	22, 8	26,5	91	6	80
Pebruari/ <i>February</i>	32, 6	22, 1	26,5	93	7	79

M a r e t /March	33,5	23,2	27,5	84	6	77
A p r i l /April	33,0	22,8	27,2	88	7	81
M e i /May	33,5	23,8	28,0	87	7	81
J u n i /June	34,5	23,7	28,3	87	7	77
J u l i /July	33,9	23,2	28,0	87	7	78
Agustus/August	33,5	22,2	27,6	92	7	81
September/Septem ber	32,9	23,4	27,7	85	7	80
Oktober/October	32,3	23,4	27,0	91	8	85
Nopember/Novem ber	32,0	22,7	26,8	94	7	86
Desember/Decem ber	32,3	23,5	27,2	90	7	83

Dari data di atas dapat dilihat bahwa suhu maksimal Kota Medan yang paling tinggi berada pada bulan Juni, yaitu mencapai 34,5°C dan suhu minimal berada pada bulan Februari yang mencapai 22,1°C. Sedangkan suhu rata-rata Kota Medan berada pada 26,5°C-28,3°C. Bulan-bulan yang mencapai suhu maksimal antara lain pada bulan Maret, Mei, Juli, Agustus yang mencapai rata-rata 33,5°C. Sedangkan bulan yang mencapai suhu minimal berada pada bulan Januari, April, Agustus, dan November yang hanya mencapai 22,2°C-22,7°C.

Untuk kelembaban udara Kota Medan persentase paling tinggi mencapai 94% yaitu di bulan November ini dikarenakan bulan tersebut sudah masuk musim penghujan. Persentase paling rendah pada bulan Januari sebesar 66% ini dikarenakan bulan tersebut mulai memasuki pada musim kemarau

Tabel 4-2
Rata-rata Lamanya Penyinaran Matahari Menurut Stasiun
Tahun 2000-2013

Bulan/Tahun	Rata-Rata (%)		Lamanya Penyinaran Matahari (Jam)	
	Sampali	Polonia	Sampali	Polonia
Januari	45	42	5.4	5.0
Februari	41	37	4.9	4.0
Maret	67	59	8.0	7.1
April	47	44	5.6	5.3
Mei	66	55	7.9	6.6
Juni	72	53	8.6	6.4
Juli	59	47	7.1	5.6
Agustus	49	44	5.9	5.3
September	43	40	5.2	4.8
Oktober	40	43	4.8	5.2
November	42	35	5.0	4.2
Desember	33	49	4.0	5.9
2013	50.33	45.66	6.03	5.48
2012	51.00	48.00	7.00	7.00
2011	47.92	44.33	3.75	3.56
2010	83.50	78.75	51.75	45.83
2009	49.08	43.67	133.67	112.00
2008	44.58	38.83	126.00	105.50
2007	46.00	42.00	128.00	109.00
2006	48.00	43.00	128.00	106.00
2005	51.25	41.00	132.52	114.96
2004	47.83	36.17	145.42	113.00
2003	49.00	40.00	133.70	108.75
2002	52.00	45.00	148.00	107.83
2001	52.00	39.00	132.10	106.40
2000	82.75	83.30	150.91	99.75

Sumber: BPS Kota Medan, 2015

Dari data di atas untuk persentase rata-rata lama penyinaran matahari berada di bulan Juni sekitar 72% yaitu di daerah Sampali, Kota Medan. Pada daerah Polonia berada pada bulan Mei yaitu 53%. Sedangkan persentase terendah untuk daerah Sampali berada di bulan Desember yaitu sekitar 33% dan daerah polonia berada di bulan November yaitu sekitar 35%. Untuk lamanya penyinaran matahari (jam) paling lama berada di bulan Juni yaitu 8,6 jam daerah Sampali Kota Medan. sedangkan untuk

daerah Polonia lama penyinaran matahari berada dibulan Maret yaitu 7,1 jam. Paling rendah lama penyinaran matahari berada di bulan Desember yaitu hanya 4.0 jam untuk daerah Sampali, sedangkan untuk daerah Polonia lama penyinaran matahari paling rendah berada di bulan Februari yaitu 4.0 jam.

Jika dua data di atas membahas tentan suhu, kelembaban, serta lam penyinaran matahari di Kota Medan. Selanjutnya curah hujan Kota Medan yang akan di bahas pada tabel 4-3.

Tabel 4-3
Jumlah Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan
Kota Medan Tahun 2015

Bulan	Curah Hujan Precipitation (mm3)	Hari Hujan Rainy Days
Month		
-1	-2	-3
Januari/ <i>January</i>	353	18
Pebruari/ <i>February</i>	154	10
M a r e t / <i>March</i>	144	13
A p r i l / <i>April</i>	254	20
M e i / <i>May</i>	250	18
J u n i / <i>June</i>	86	8
J u l i / <i>July</i>	161	13
Agustus/ <i>August</i>	199	17
September/ <i>September</i>	234	15
Oktober/ <i>October</i>	345	15
Nopember/ <i>November</i>	499	25
Desember/ <i>December</i>	129	17

Sumber: BPS Kota Medan, 2017

Curah hujan paling tinggi berada pada bulan November yaitu 499 mm³ dengan hari hujannya sebanyak 25 hari per bulannya. Dengan intensitas curah hujan yang lumayan tinggi serta hari hujan yang lumayan besar di pastikan

bulan tersebut sering terjadi banjir di Kota Medan. Sedangkan curah hujan paling rendah berada pada bulan Juni sebesar 86 mm³ dengan hari hujan sebanyak 8 hari per bulan. Kecenderungan utama yang harus diantisipasi dari sisi iklim daerah adalah potensi bencana alam seperti suhu udara yang cenderung terus meningkat, angin kencang, dan potensi banjir akibat curah hujan yang terus meningkat ataupun banjir kiriman dari daerah hulu.

Kota Medan secara hidrologi dipengaruhi dan dikelilingi oleh beberapa sungai besar dan anak sungai seperti Sungai Percut, Sungai Deli, Sungai Babura, Sungai Belawan dan sungai-sungai lainnya. Sungai-sungai yang melintas di Kota Medan tidak saja mempengaruhi bentuk fisik, ruang dan lingkungan tetapi juga mempengaruhi pola perkembangan Kota Medan. Sungai-sungai tersebut sampai saat ini masih digunakan masyarakat sebagai salah satu sumber air yang tinggal di daerah sekitar aliran sungai. Selain itu, sungai-sungai tersebut juga berfungsi sebagai drainase utama (primer) dalam rangka pengendalian banjir, serta tempat pembuangan air hujan. Akibatnya fungsi sungai cenderung semakin terbatas akibat pendangkalan dan degradasi lingkungan, dan hal ini menjadi permasalahan tersendiri bagi Pemerintah Kota Medan.

4.1.2 Kondisi Tipologi Kota Medan

Kota Medan secara administratif pemerintahan saat ini terdiri dari 21 Kecamatan dengan 151 Kelurahan, yang terbagi atas 2.001 lingkungan. Berdasarkan batas wilayah administratif, Kota Medan relatif kecil dibanding kota lainnya. Namun posisi kota Medan secara regional dalam bidang ekonomi sangat penting karena kota ini berada dalam wilayah

hinterland dengan basis ekonomi sumberdaya budaya, jasa dan pariwisata yang relatif kuat dan besar. Pada sisi lain, Kota Medan dibanding kota besar lainnya, memiliki keterbatasan ruang karena bentuk wilayah administratif yang ramping di tengah. Dengan keterbatasan ruang tersebut, daya dukung lingkungan perkotaan menjadi kurang optimal. Hambatan terbesar bersifat alamiah yaitu terbatasnya pengembangan wilayah utara Kota Medan, khususnya dalam penyediaan prasarana dan sarana perkotaan. Kondisi tersebut menyebabkan kurang seimbang dan kurang terpadunya penataan ruang kota di bagian utara dan bagian selatan.

Karena kurang seimbang dan terpadunya penataan ruang kota medan di bagian utara dan selatan menyebabkan terbentuknya perumahan dan pemukiman kumuh di Kota Medan. Letak dan tipologi perumahan dan pemukiman kumuh sebagaimana di maksud terdiri dari: di atas tanah, di tepi air, di dataran rendah, di perbukitan, dan daerah rawan bencana. Secara umum, pembagian tipologi perumahan kumuh dan permukiman kumuh dapat dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 4-4
Persentase Kawasan Kumuh
Di Kota Medan Tahun 2005-2009

No	Tahun	Kawasan kumuh (%)
1	2005	6,08
2	2006	6,04
3	2007	4,05
4	2008	3,32
5	2009	2,36

Sumber : Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Medan, 2010

Selama 5 tahun terakhir kondisi kawasan kumuh di Kota Medan cenderung menurun. Sebagaimana yang terlihat dari tabel di atas, pada tahun 2005 terdapat 6,08 persen luas kawasan kumuh di Kota Medan dan pada tahun 2009 menurun cukup signifikan hingga menjadi 2,36 persen. Hal ini berarti adanya peningkatan kinerja dalam mengentaskan wilayah kumuh di Kota Medan.

Tabel 4-5
Rumah Tangga Bersanitasi Di Kota Medan
Tahun 2005-2009

No	Tahun	Rumah Tangga bersanitasi (%)
1	2005	28,20
2	2006	32,05
3	2007	37,23
4	2008	46,02
5	2009	48,2

Sumber : Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Medan, 2010

Persentase rumah tangga bersanitasi selama 5 tahun terakhir di Kota Medan mengalami peningkatan secara signifikan. Pada tahun 2005 hanya 28,20 persen rumah tangga bersanitasi di Kota Medan dan meningkat terus sampai dengan tahun 2009 menjadi 48,2 persen. Selama kurun waktu itu-- 2005-2009 – terjadi peningkatan yang cukup tajam pada rumah tangga bersanitasi di Kota Medan yang nilai peningkatannya mencapai 20 persen.

4.2 Struktur Pemerintahan Kota Medan

Pemerintah Kota Medan adalah Walikota Medan dan perangkat daerah yang ditetapkan sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.

Pemerintahan daerah merupakan penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintah Kota Medan dan DPRD Kota Medan, menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai daerah otonom, urusan pemerintahan daerah yang diselenggarakan Pemerintah Kota Medan sampai tahun 2009, merupakan kewenangan yang terdiri dari urusan wajib dan urusan pilihan. Urusan wajib seperti pendidikan dan urusan pilihan seperti pertanian dalam arti luas, perindustrian dan perdagangan diselenggarakan Pemerintah Kota Medan bersama-sama dengan DPRD Kota Medan. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan daerah, Pemerintah Kota Medan dan DPRD Kota Medan memiliki hubungan dengan Pemerintah dan Pemerintahan lainnya, meliputi hubungan wewenang, keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam, dan sumber daya lainnya sehingga menimbulkan hubungan administrasi dan kewilayahan antar susunan pemerintahan.

Dalam bentuk hubungan keuangan, maka Pemerintah Kota Medan sampai tahun 2009 menerima sumber-sumber keuangan daerah dalam bentuk dana perimbangan, dan pinjaman dan atau hibah dari pemerintahan tingkat atasan. Dalam kaitannya dengan bidang pelayanan umum, Pemerintah Kota Medan menyelenggarakan (1) Standar pelayanan minimal, (2) Kerjasama antar pemerintahan daerah dalam penyelenggaraan pelayanan umum, dan (3) Pengelolaan perizinan bidang pelayanan umum yang menjadi kewenangannya. Sedangkan dalam

hubungan bidang pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya, Pemerintah Kota Medan menyelenggarakan

- Pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Medan
- Menerima bagi hasil atas pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya
- Penyerasian lingkungan dan tata ruang serta rehabilitasi lahan
- Mengelola sumber daya di wilayah laut, seperti pengaturan administratif, tata ruang, penegakan hukum, dan lain-lain

4-3 Kondisi Demografi Kota Medan

Jumlah penduduk Kota Medan hingga tahun 2009 diperkirakan mencapai 2,1 juta jiwa dengan pertumbuhan penduduk rata-rata 1,1% per tahun. Besarnya jumlah penduduk menjadikan Kota Medan sebagai kota yang tinggi tingkat kepadatan penduduknya (8.001 jiwa/km²). Walaupun demikian, laju pertumbuhan penduduk Kota Medan dari tahun 2005-2009 menunjukkan kecenderungan (trend) menurun atau perlambatan penambahan penduduk.

Perkembangan kependudukan di Kota Medan pada saat ini juga ditandai oleh proses transisi demografi, yaitu proses penurunan tingkat kesuburan sehingga jumlah penduduk menjadi stabil. Penurunan tingkat kelahiran antara lain disebabkan oleh perubahan pola pikir dan perbaikan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Selain itu, perbaikan gizi dan status kesehatan juga mempengaruhi penurunan tingkat kematian. Pada akhir proses transisi demografi, tingkat kelahiran dan kematian tidak banyak

berubah sehingga jumlah penduduk cenderung tidak berubah, kecuali karena proses migrasi. Perkembangan penduduk Kota Medan dalam 5 (lima) tahun terakhir dapat dilihat pada.

Tabel 4-6
Jumlah, Laju Pertumbuhan, dan Kepadatan Penduduk
Kota Medan Tahun 2005 2009

Indikator	Tahun				
	2005	2006	2007	2008	2009
Jumlah Penduduk (jiwa)	2.036.185	2.067.288	2.083.156	2.102.105	2.121.053
Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	1.5	1.53	0.77	0.91	0.9
Luas Wilayah (KM2)	265,1	265,1	265,1	265,1	265,1
Kepadatan Penduduk (jiwa/km2)	7.681	7.798	7.858	7.929	8.001

Sumber : BPS Kota Medan, 2010

Dari data diatas menunjukkan jumlah penduduk Kota Medan terus meningkat dari 2.036.185 jiwa pada tahun 2005 menjadi 2.121.053 jiwa pada tahun 2009 atau meningkat sebesar 4,17 persen. Rata-rata laju pertumbuhan penduduk selama 2005-2009 sebesar 1,12 persen. Pertumbuhan penduduk Kota Medan paling banyak disebabkan oleh laju urbanisasi dibanding kenaikan angka kelahiran. Tingginya laju urbanisasi

ini karena Kota Medan memiliki daya tarik perekonomian bagi masyarakat di kawasan hinterland-nya.

Berdasarkan hal itu, Pemerintah Kota Medan dalam perencanaan pembangunan perlu mengambil kebijakan pengendalian pertumbuhan laju urbanisasi untuk menjaga keseimbangan sesuai dengan daya dukung kota. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk, tingkat kepadatan penduduk Kota Medan meningkat menjadi 8.001 jiwa/km². Tingkat kepadatan penduduk tersebut relatif tinggi, dan hal ini dapat menyebabkan ketidakseimbangan antara daya dukung dan daya tampung lingkungan kota.

Tabel 4-7
Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin
di Kota Medan 2013

Wilayah	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Medan (Jiwa)		
	Laki-laki	Perempuan	Total
	2013	2013	2013
Medan Tuntungan	40097	42437	82534
Medan Johor	62331	64336	126667
Medan Amplas	57918	59004	116922
Medan Denai	71750	71100	142850
Medan Area	48054	49200	97254
Medan Kota	35422	37700	73122
Medan Maimun	19524	20379	39903
Medan Polonia	26460	27413	53873
Medan Baru	17667	22150	39817
Medan Selayang	49525	51532	101057
Medan Sunggal	55717	57927	113644
Medan Helvetia	71586	74805	146391

Medan Petisah	29526	32701	62227
Medan Barat	34931	36406	71337
Medan Timur	52906	56539	109445
Medan Perjuangan	45405	48683	94088
Medan Tembung	65761	68882	134643
Medan Deli	86937	85014	171951
Medan Labuhan	57635	55679	113314
Medan Marelan	75066	73131	148197
Medan Belawan	49175	47105	96280
Medan	1053393	1082123	2135516

Sumber: BPS Kota Medan, 2017

Dari data di atas bahwasanya kecamatan yang paling tinggi angka kepadatan penduduknya menurut jenis kelamin yaitu Medan Deli sebesar 86.937 jiwa yang berjenis kelamin laki-laki, untuk jenis kelamin perempuan yang paling tinggi masih di tempati oleh kecamatan Medan Deli yang sebesar 85.014 jiwa pada tahun 2013 dengan total menjadi 171.951 jiwa. Persentase angka kepadatan penduduk paling rendah di untuk jenis kelamin laki-laki di kecamatan Medan Baru yaitu sebesar 17.667 jiwa sedangkan untuk jenis kelamin perempuan di kecamatan Medan Maimun yaitu sebesar 20.379 jiwa pada tahun 2013.

Tabel 4-8
Distribusi Penduduk Kota Medan Berdasarkan
Kelompok Umur Tahun 2009

Gol. Umur	Jumlah (jiwa)	Persen (%)
0-14	561.813	26,49
15-64	1.475.058	69,54
65+	84.182	3,97
Jumlah	2.121.053	100

Sumber : BPS Kota Medan, 2010

Keberagaman penduduk menurut umur dan jenis kelamin mempengaruhi jenis penyediaan pelayanan umum seperti pelayanan kesehatan, pendidikan, fasilitas umum, dan penyediaan lapangan kerja bagi angkatan kerja. Tabel di atas menunjukkan bahwa angka ketergantungan, yaitu perbandingan penduduk usia produktif (kelompok umur 15-64 tahun) dan penduduk usia tidak produktif (kelompok umur 0-14 dan 65 tahun atau lebih) relatif besar. Struktur penduduk kota Medan ini menunjukkan bahwa potensi ketenagakerjaan penduduk Kota Medan sangat besar. Hal ini menjadi modal dasar untuk mendorong percepatan pembangunan ekonomi daerah.

4.4 Kondisi Ekonomi Kota Medan

Secara umum, kondisi kesejahteraan masyarakat Kota Medan dipengaruhi oleh kondisi perekonomian daerah termasuk faktor kualitas dan pemerataannya. Kondisi perekonomian Kota Medan sesuai dengan indikator pokok ekonomi makro dapat disajikan sebagai berikut :

4.4.1 Produk Domestik Regional Bruto

Produk Domestik Regional Bruto atas harga dasar konstan (2000) Kota Medan terus meningkat Nilai PDRB meningkat dari Rp. 25,3 Trilyun pada tahun 2005 menjadi Rp. 33,4 Trilyun pada tahun 2009 atau meningkat sebesar 31,62 persen. Pertumbuhan PDRB Kota Medan pada tahun 2009 mencapai 5,79 persen dengan pertumbuhan tertinggi di sektor konstruksi sebesar 7,6 persen, sektor keuangan dan jasa perusahaan sebesar 7,54 persen, dan sektor transportasi dan telekomunikasi sebesar 7,26 persen. Sementara, pertumbuhan paling rendah terjadi pada sektor

pertambangan dan penggalian. Pertumbuhan ekonomi Kota Medan dipengaruhi oleh pertambahan jumlah tenaga kerja dan investasi terutama di sektor tersier (jasa-jasa) dan sekunder (industri pengolahan). Pertumbuhan PDRB tersebut menunjukkan bahwa kinerja perekonomian kota selama periode 2005-2009 relatif baik didukung oleh struktur ekonomi yang sebagian besar dari sektor tersier (69,71 persen), sektor sekunder (27,40 persen) dan sektor primer (2,89 persen).

Tabel 4-9
Produk Domestik Regional Bruto Periode Tahun 2005-2009
Atas Harga Dasar Konstan (2000)

No	Lapangan usaha	2005	2006	2007	2008	2009 [*])
1	Pertanian	670.58	673.09	707.71	735.25	765.95
2	Pertambangan dan penggalian	0.78	0.73	0.66	0.57	0.57
3	Industri pengolahan	3,842.15	4,095.43	4,344.5	4,514.29	4,591.60
4	Listrik, gas dan air	413.36	435.64	423.39	442.54	464.92
5	Konstruksi	2,712.63	3,011.37	3,205.06	3,463.84	3,748.68
6	Perdagangan, hotel dan restoran	6,850.44	7,271.81	7,703.59	8,134.82	8,824.16
7	Transportasi dan	8,134.82	5,255.76	5,813.39	6,287.38	6,866.78

	telekomunikasi					
8	Keuangan dan jasa perusahaan	3,507.54	3,685.67	4,158.05	4,586.88	4,721.48
9	Jasa-jasa	2,637.75	2,804.95	2,996.51	3,208.58	3,446.55
	PDRB	25,272.43	27,234.45	29,352.92	31,374.15	33,430.69

Sumber: BPS Kota Medan, 2009

*) angka sementara

Walaupun pertumbuhan PDRB (ADHK) Kota Medan selama periode Tahun 2005-2009 relatif cukup berarti, namun tantangan klasiknya adalah pertumbuhan belum sepenuhnya berkualitas untuk mendukung efisiensi perekonomian kota, dan juga belum mampu mendorong penciptaan lapangan kerja secara massif.

4.4.2 Struktur Ekonomi Kota Medan

Struktur perekonomian kota yang kokoh akan menjadi motor penggerak perekonomian dan sekaligus penopang ketahanan ekonomi daerah. Tabel di bawah menunjukkan perkembangan struktur ekonomi Kota Medan. Selama periode 2005-2009, struktur ekonomi Kota Medan didominasi oleh sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan kontribusi terhadap PDRB rata-rata sebesar 25,90 persen pertahun. Sumbangan sektor transportasi dan telekomunikasi rata-rata sebesar 19,0 persen, sektor industri dan pengolahan sebesar 16,05 persen, serta sektor keuangan dan jasa perusahaan sebesar 14,19 persen pertahun.

Tabel 4-10
Struktur PDRB Menurut Lapangan Usaha
Tahun 2005-2009 (%)

Sektor/Lapangan usaha	2005	2006	2007	2008	2009*)
Pertanian	1.3	0.37	5.14	3.89	4.18
				-	
				1	
				3	
				.	
				4	
Pertambangan dan penggalian	0.88	-5.89	-10.3	9	0.46
Industri pengolahan	3.14	6.59	6.08	3.91	1.71
istriik, gas dan air	2.27	5.39	-2.81	4.52	5.06
Konstruksi	7.52	11.01	6.43	8.07	8.22
Perdagangan, hotel, dan restoran	10.45	6.15	5.94	5.6	8.47
Transportasi dan telekomunikasi	7.62	13.34	10.61	8.15	9.22
Keuangan dan jasa perusahaan	4.89	5.08	12.82	10.31	2.94
Jasa-jasa	7.54	6.34	6.83	7.08	7.42
PDRB	6.98	7.76	7.78	6.89	6.56

Sumber: BPS Kota Medan

*) angka sementara

Kota Medan juga merupakan penyumbang terbesar pembentukan PDRB di Provinsi Sumatera Utara, yaitu sekitar 30,49 persen pada tahun 2008. Di samping itu, Kota Medan merupakan barometer perekonomian daerah, yang menyediakan sumber daya manusia lebih unggul dan prasarana sosial ekonomi yang lebih baik di Provinsi Sumatera Utara. Beberapa potensi unggulan layak dikembangkan, seperti bidang usaha perdagangan, hotel dan restoran serta sektor keuangan. Pengembangan itu bertujuan untuk mendukung kinerja pembangunan kota dengan memberdayakan semua potensi pendukung bidang usaha. Hal ini akan memberikan dampak kepada peningkatan pembangunan kota, serta dapat pula berimbas ke Kabupaten/Kota sekitarnya.

4.4.3 PDRB Per Kapita

PDRB perkapita mencerminkan tingkat produktivitas daerah dan dapat digunakan sebagai salah satu indikator kemakmuran penduduk suatu daerah. Rata-rata PDRB perkapita selama tahun 2005-2009 adalah sebesar Rp. 27,42 juta berdasarkan harga berlaku dan sebesar Rp. 14,07 juta berdasarkan harga konstan. PDRB perkapita Kota Medan atas dasar harga berlaku juga meningkat dari Rp 20,9 juta pada tahun 2005 menjadi Rp. 33,9 juta pada tahun 2009 atau meningkat sebesar 62,20 persen. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara faktual terjadi peningkatan kemampuan konsumsi masyarakat sebagai gambaran meningkatnya taraf hidup masyarakat Kota Medan. Sementara, pertumbuhan PDRB perkapita Kota Medan atas dasar harga konstan lebih rendah dibanding pertumbuhan ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa penambahan jumlah penduduk Kota Medan lebih tinggi dibandingkan proporsi Pertambahan PDRB perkapita Kota Medan atas dasar harga konstan (Tabel 4-11).

Tabel 4-11
PDRB Perkapita Kota Medan Tahun 2005-2009

PDRB	2005	2006	2007	2008	2009
PDRB Perkapita adh berlaku (Juta Rp.)	20.91	23.63	226.62	31.07	34.26
perubahan (%)	26.96	13.03	12.65	0	0
PDRB Perkapita adh konstan 2000 (juta Rp.)	12.15	13.17	14.09	14.39	15.76
perubahan (%)	5.11	6.7	6.96	0	0

Sumber: Bps Kota Medan, 2010

*)angka sementara

4.4.4 Pemerataan Pendapatan

Indikator utama yang digunakan untuk mengukur ketimpangan kemakmuran adalah Indeks Gini (Gini Ratio), sementara untuk mengukur pemerataan pembangunan digunakan kriteria Bank Dunia, dan untuk mengukur ketimpangan regional didasarkan pada data Produk Domestik Regional Bruto per Kecamatan yang digunakan Indeks Williamson.

Indikator yang digunakan menurut kriteria Bank Dunia memperhatikan persentase pendapatan yang diterima oleh 40 persen penduduk berpendapatan rendah. Ukuran lain yang digunakan dalam kajian kepentingan distribusi pendapatan adalah Indeks Williamson. Indeks Williamson ini merupakan salah satu pendekatan untuk mengukur tingkat kesenjangan ekonomi antar wilayah. Dasar perhitungan indeks ini menggunakan PDRB perkapita dalam kaitannya dengan jumlah penduduk per daerah. Menurut hasil perhitungan, didapat Indeks Williamson Kota Medan sebagai berikut :

Tabel 4-12
Indeks Williamson Kota Medan
Tahun 2001-2009

Tahun	Indeks Williamson
2001	0,97
2002	0,95
2003	0,95
2004	0,99
2005	0,98
2006	0,99
2007	1,00
2008	1,00
2009	0,99

Sumber: BPS Kota Medan, 2010

Terlihat bahwa angka Indeks Williamson lebih besar dari nol, hal ini menandakan bahwa terdapat kesenjangan ekonomi antar kecamatan di Kota Medan. Sepanjang tahun 2001-2003, angka Indeks Williamson mengalami penurunan yang memberikan indikasi bahwa gap kesenjangan

antar kecamatan di Kota Medan cenderung makin mengecil artinya dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2003 mengarah ke arah semakin merata. Sedangkan mulai tahun 2004 sampai dengan tahun 2009 polanya menunjukkan angka yang naik dan turun pada kisaran angka 0,99. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terjadi kesenjangan ekonomi antar kecamatan di Kota Medan dengan kata lain ketimpangan regional di Kota Medan tinggi. Walaupun secara umum tingkat pendapatan penduduk Kota Medan relatif sudah tinggi dan ketimpangan pendapatan masih rendah, hal ini menggambarkan bahwa masih banyak penduduk Kota Medan yang berpendapatan rendah. Keadaan ini menjadi perhatian tersendiri bagi pemerintah kota dengan terus berupaya meningkatkan pendapatan penduduk dengan berpegang pada azas pemerataan. Apabila ketimpangan pendapatan sudah dapat ditekan, dan seluruh penduduk menikmati hasil pembangunan, maka proses pembangunan kota semakin mudah dilaksanakan serta partisipasi masyarakat dapat ditingkatkan.

4.5 Kondisi Infrastruktur Kota Medan

Selama tahun 2005-2009 fasilitas wilayah/infrastruktur dapat dilihat dari beberapa indikator kinerja kunci antara lain:

1. Persentase panjang jalan kota dalam kondisi baik.

Tabel 4-13
Persentase Panjang Jalan Kota Dalam Kondisi Baik Kota Medan
Tahun 2005-2009

No	Tahun	Persentase Panjang Jalan Kota Dalam Kondisi Baik
1	2005	60,06
2	2006	62,15
3	2007	66,29

4	2008	69,29
5	2009	70,66

Sumber : Dinas Bina Marga Kota Medan, 2010

Selama 5 tahun terakhir kondisi jalan di Kota Medan mengalami peningkatan, walaupun peningkatannya belum sepenuhnya maksimal. Pada tahun 2005, ada 60,06 persen jalan dalam kondisi baik di Kota Medan, tahun 2006 meningkat menjadi 62,15 persen dan tahun 2007 meningkat kembali menjadi 66,29 persen, tahun 2008 menjadi 69,29 persen dan di tahun 2009 masih ada 29,34 persen jalan yang kondisinya kurang baik. Ketidakmampuan memperbaiki seluruh jalan menjadi kondisi baik disebabkan keterbatasan dana yang tersedia.

2. Persentase Rumah Tangga Pengguna Air Bersih

Pada tahun 2005, terdapat 36,6 persen rumah tangga yang telah menggunakan air bersih, pada tahun 2006 meningkat sebanyak 47,2 persen, tahun 2007 kembali meningkat menjadi 57,8 persen dan di tahun 2008 menjadi 68,4%, tahun 2009 meningkat menjadi 79%

Tabel 4-14
Persentase Rumah Tangga Pengguna Air Bersih
Di Kota Medan Tahun 2005-2009

No	Tahun	Persentase Rumah Tangga Pengguna Air Bersih
1	2005	36.6
2	2006	47.2
3	2007	57.8
4	2008	68.4
5	2009	79

Sumber: Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Medan, 2010

4.6 Kondisi Sosial Kota Medan

4.6.1 Pendidikan Kota Medan

Selama periode 2007- 2009, hasil pembangunan pendidikan yang diselenggarakan telah meningkat. Peningkatan ini terlihat pada rata-rata lama sekolah dan angka melek huruf penduduk usia 15 tahun ke atas. Peningkatan rata-rata lama sekolah (RLS) sebesar 0,1 tahun, dan peningkatan angka melek huruf (AMH) sebesar 0,2 persen. Dengan angka rata-rata lama sekolah pada tahun 2009 sebesar 10,7 tahun, Kota Medan berada di atas rata-rata Provinsi Sumatera Utara (8,6 tahun

Tabel 4-15
Perkembangan Angka Melek Huruf
Tahun 2007 s/d 2009 Kota Medan (jiwa)

No	Uraian	2007	2008	2009
1	Jumlah penduduk usia di atas 15 tahun yang bisa membaca dan menulis	1.500.528	1.532.231	1.542.880
2	Jumlah penduduk usia 15 tahun keatas	1.513.544	1.544.631	1.559.240
3	Angka Melek Huruf (%)	99,14	99,19	99,17

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Medan, 2010

Angka partisipasi kasar akses masyarakat terhadap pelayanan pendidikan di Kota Medan, ditunjukkan oleh Angka Partisipasi Kasar (APK) untuk jenjang pendidikan SD/MI hingga mencapai 113,52 persen pada tahun 2009, sebesar 98,52 persen untuk jenjang SMP/MTs, dan 90,84 persen untuk jenjang SMA/MA/SMK. Sementara berdasarkan Angka Partisipasi Murni SD/MI telah mencapai 92.56 persen pada tahun 2009, sebesar 87,02 persen pada jenjang SMP/MTs, dan 70,02 persen untuk jenjang SMA/SMK/MA.

Tabel 4-16
Perkembangan Angka Partisipasi Kasar dan Angka Partisipasi Murni
Kota Medan Tahun 2005-2009 (%)

Tahun	Angka Partisipasi Kasar			Angka Partisipasi Murni		
	SD/MI	SMP/Ms	SMA/MA	SD/MI	SMP/Ms	SMA/MA
2005/2006	104.28	99.79	89.04	91.04	78.49	71.9
2006/2007	111.51	94.53	81.09	91.04	73.83	62.83
2007/2008	112.18	98.36	89.34	91.79	76.18	64.71
2008/2009	112.85	98.49	89.59	92.54	77.53	65.51
2009/2010	113.52	98.52	90.84	92.56	87.02	70.06

Sumber: BPS Kota Medan, 2010

Putus sekolah, khususnya pada usia 16-18 tahun, lebih disebabkan alasan-alasan ekonomi yang terkait dengan aspek kemiskinan. Beban itu Putus sekolah, khususnya pada usia 16-18 tahun, lebih disebabkan alasan-alasan ekonomi yang terkait dengan aspek kemiskinan. Semakin berat dirasakan masyarakat apabila terjadi pemungutan biaya tambahan yang diadakan sekolah-sekolah. Jenis pungutan yang terjadi selama ini belum didasarkan kepada kondisi siswa, siswa yang kaya dan siswa miskin disamaratakan. Pungutan itu terjadi pada sekolah menengah yang dianggap favorit. Kondisi pendidikan pada kelompok anak usia dini (4-6 tahun) antara lain adalah masih terbatasnya penduduk yang dapat mengenyam pendidikan anak usia dini (PAUD), baik itu Taman Kanak-Kanak (TK), RA, ataupun penitipan anak. Sampai tahun 2009, jumlah anak atau siswa yang mengenyam jenjang pendidikan TK/RA/Penitipan Anak diperkirakan baru mencapai 87,16%. Oleh karena itu, dari 75.509 anak usia 4-6 tahun, diperkirakan baru sekitar 65.817 anak yang memiliki akses terhadap pendidikan pra-sekolah. Keberhasilan pembangunan di sektor pendidikan di Kota Medan, ternyata belum diikuti oleh pemerataan pencapaian hasil pendidikan pada tingkat kecamatan.

Berdasarkan survei tahun 2009, Angka Melek Huruf 100 persen baru dicapai oleh 6 kecamatan, sementara sisanya masih lebih rendah, bahkan Kecamatan Medan Polonia, Medan Baru, Medan Selayang masih memiliki Angka Melek Huruf sekitar 80 s/d 88 persen. Hal itu berarti di wilayah kecamatan tersebut ada sekitar 12 s/d 20 persen penduduk 15 tahun ke atas yang masih buta huruf. Untuk itu, selama tahun 2005 – 2009 Pemko

Medan telah mendorong peningkatan akses masyarakat terhadap pendidikan terutama bagi penduduk golongan umur yang semakin tinggi. Peningkatan akses itu dilakukan melalui kejar paket A, dan pendidikan luar sekolah. Sementara berdasarkan angka rata – rata lama sekolah pada tingkat kecamatan, pencapaian tertinggi diraih kecamatan Medan Baru sebesar 14,8 tahun, atau rata – rata telah menduduki bangku perguruan tinggi, sedangkan kecamatan Medan Belawan, merupakan kecamatan dengan angka rata-rata lama sekolah terendah yaitu sebesar 7,1 tahun, atau rerata baru menduduki jenjang pendidikan di tingkat SMP.

4.7 Analisis Dampak Proses Rehabilitasi Infrastruktur Kota Terhadap Pendapatan Usaha Bengkel Otomotif Tahun 2017

4.7.1 Analisis Deskriptif Dampak Proses Rehabilitasi Infrastruktur Terhadap Konsumen Pemilik Otomotif Kota Medan.

Setelah melakukan wawancara langsung terhadap responden dapat dilihat pada tabel jumlah atau persentase responden yang memilih skala jawaban tidak setuju (TS) kurang setuju (KS), setuju (S) dan sangat setuju (SS)

Tabel 4-17
Sikap Masyarakat (Konsumen Otomotif) Terhadap Kondisi
Infrastruktur
(Jalan dan Saluran Drainase) Kota Medan tahun 2017

No	Pertanyaan	Jumlah (orang)				Persentase (%)			
		TS	KS	S	SS	TS	KS	S	SS
1	Kondisi infrastruktur fisik Kota Medan khususnya jalan dan saluran drainase dikategorikan dalam keadaan memadai (bagus)	1	12	7	-	0,2	2,4	1,4	-
2	Saluran drainase berfungsi dengan efektif untuk menanggulangi banjir di Kota Medan	4	14	-	2	0,8	2,8	-	0,4
3	Sistem saluran drainase Kota Medan dibuat secara matang dan terencana untuk Mengoptimalkan tata air Kota Medan	3	10	5	2	0,6	0,2	1	0,4
4	Perbaikan saluran drainase diawasi langsung oleh Dinas Pekerjaan Umum Kota Medan	5	4	11	-	1	0,8	2,2	-
5	Bagi Bapak/Ibu/Sdr lebar dan luas jalan raya yang tersedia sesuai dengan volume kendaraan	7	6	7	-	1,4	1,2	1,4	-
6	Bagi Bapak/Ibu/Sdr kondisi jalan meliputi (badan jalan, lebar jalan, kualitas aspal) Kota Medan dikategorikan bagus	1	12	6	1	0,2	2,4	1,2	0,2
7	Pengaspalan jalan rusak di Kota Medan menggunakan bahan baku aspal yang sesuai dengan SNI	3	10	4	3	0,6	2	0,8	0,6
8	Pada saat perbaikan jalan dan saluran drainase berlangsung, pihak Polantas Medan turut serta untuk mengatur lalu lintas sekitaran lalu lintas sekitaran lokasi perbaikan sehingga tidak terjadi kemacetandan kecelakaan lalu lintas	8	1	7	4	1,6	0,2	1,4	0,8

Dari data di atas menunjukkan jumlah atau persentase responden yang menyatakan tidak setuju (TS), kurang setuju (KS), setuju (S), sangat setuju (SS). Untuk responden yang menyatakan setuju pada pernyataan no 1 sebanyak (1 orang) atau jika dipersentasekan sebesar (0,2%). Jumlah persentase yang paling besar pada pertanyaan no 1 yaitu pernyataan kurang setuju (KS) sebesar (12 orang) atau (2,4%) jika di persentasekan. Jumlah ini lebih besar dibandingkan pernyataan lainnya, karena menurut responden pada saat tahun 2017, infrastruktur jalan Kota Medan banyak mengalami kerusakan, serta saluran drainase yang tidak efektif dalam menanggulangi banjir walaupun sering dilakukan penggalian ulang. Sementara itu untuk pertanyaan yang paling menyita perhatian responden adalah pertanyaan no 2, masalah saluran drainase yang berfungsi efektif dalam menanggulangi banjir, banyak responden yang menyatakan pernyataan kurang setuju (KS). Persentase yang dihasilkan sebesar (2,8%) atau sebanyak (14 orang) yang menyatakan kurang setuju dalam pertanyaan no 2 persentasenya sebesar

Pertanyaan no 3 persentase tertinggi pada pernyataan setuju (S) sebesar (1%) atau sebanyak 10 orang yang memilih pernyataan ini. Untuk pertanyaan no 4 responden yang memilih pernyataan setuju (S) sebesar (2,2%) atau sebanyak 11 orang. Pertanyaan no 5, persentase responden yang memilih pernyataan tidak setuju (TS) dengan setuju (S) persentasenya sebesar (1,4%) masing-masing pernyataan sebanyak 7 orang yang memilihnya. Pertanyaan no untuk pertanyaan no 6,7 mempunyai kesamaan dalam pernyataan yang dipilih, namun berbeda

persentase yang di hasilkan. Pada pertanyaan no 6 yang memilih pernyataan tidak setuju (TS) dan sangat setuju (SS) sebesar (0,2%) atau sebanyak 1 orang yang memilih pernyataan tersebut. Sedangkan pertanyaan no 7 yang menyatakan tidak setuju (TS) dan sangat setuju (SS) persentasenya (0,6) atau sebanyak 3 orang yang memilih. Untuk pertanyaan no 8 yang paling besar terdapat pada pernyataan tidak setuju (TS) persentasenya sebesar (1,6%).

Tabel 4-18
Sikap Masyarakat (Konsumen Otomotif) Terhadap Kondisi
Infrastruktur (Jalan dan Saluran Drainase) Kota Medan tahun 2017
Intangible (Non-Fisik)

No	Pertanyaan	Jumlah (orang)				Persentase		
		TS	KS	S	SS	TS	KS	
1	Informasi tentang kondisi jalan dan saluran drainase Kota Medan dapat diperoleh dari media cetak, media elektronik (stasiun tv lokal) TVRI Medan atau Radio-Radio di Kota Medan	7	3	10	-	1,4	0,6	
2	Adanya sosialisasi atau pengumuman kepada masyarakat dari Pemko Medan akan dilakukannya perbaikan jalan dan saluran drainase, sehingga pada masa perbaikan tidak menghambat aktivitas masyarakat	6	7	4	3	1,2	1,4	
3	Lurah atau Kepling ikut serta dalam mengonfirmasikan kepada masyarakat yang sekitaran rumahnya ada dilakukan perbaikan jalan atau penggalian saluran drainase, sehingga tidak mengganggu aktivitas masyarakat sekitar	9	4	4	3	1,8	0,8	
4	Pemko Medan memasang plang atau spanduk dilokasikan perbaikan berlangsung, untuk memberitahu	2	10	4	4	0,4	2	

	masyarakat agar berhati-hati dio saat melintasi sekitaran jalan tersebut							
5	Pemko Medan mempublikasikan biaya pengeluaran yang digunakan untuk perbaikan infrastruktur Medan khususnya (jalan dan saluran drainase) kepada masyarakat melalui media cetak, media elekttronik dan sumber media lainnya	7	7	2	4	1,4	1,4	

Dari data di atas menunjukkan pertanyaan no 1 pada data di atas jumlah responden 10 orang persentase dengan (2%) yang memilih pernyataan setuju (S). pertanyaan no 2 nilai pertanyaan no 2. Jumlah responden yang memilih pernyataan paling besar yaitu kurang setuju dengan jumlah responden sebesar 7 orang persentasenya (1,4%). Pertanyaan no 3 menunjukkan persentasenya sebesar (1,8%) dengan jumlah responden yang memilih jumlahnya sebanyak 9 orang menyatakan tidak setuju. Untuk pertanyaan no 4, yang paling besar yaitu pernyataan kurang setuju. Pertanyaan no 5 yang memiliki kesamaan memilih pernyataan tidak setuju dan kurang setuju sebesar (1,4%) dengan jumlah responden sebanyak 7 orang.

Tabel 4-19
Damapak Yang Diperoleh Oleh Masyarakat (Konsemen Otomotif)
dari Proses Rehabilitasi Infrastruktur Kota Medan
Tahu 2017

Skala jawaban	Pertanyaan						Persentase			
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P1	P2	P3
1	8	12	16	13	15	5	2	1,6	2,4	3,2
2	9	7	3	4	1	12	15	1,8	1,4	0,6
3	0	1	1	0	1	3	0	0	0,2	0,2
4	3	0	0	3	3	0	3	0,6	0	0

Dari data diatas menunjukkan pertanyaan yang paling besar skala jawaban no 2 untuk pertanyaan yang no 1 sebanyak 9 orang dengan persentase 1,8% yang kondisi kendaraannya rusak sedang. Pertanyaan no 2 sebanyak 12 orang dengan persentase 2,4% dengan skala jawaban no 1 yaitu menservice kendaraannya sekali sebulan. Pada pertanyaan no 3 pernyataan yang menjawab sebanyak 16 orang atau dengan persentase sebesar 3,2 dengan skala jawaban no 1 yaitu biaya service kendaraan perbulan sebesar Rp 500.000,00/bulan. Pertanyaan no 4 banyak yang memilih skala no 1 dengan responden sebanyak 13 orang dengan persentasenya sebesar 2,6 yaitu konsumen yang menservice biaya sekali service > Rp 500.000. pertanyaan no 5 responden yang memilih skala jawaban no 1 sebanyak 15 orang dengan persentase 3%, skala jawabannya komponen yang sering mengalami kerusakan yaitu ban. Pertanyaan no 6 skala jawaban yang banyak di pilih adalah skala no 2 < 20 menit waktu yang terhambat akibat jalan rusak untuk mencapai lokasi tujuan yang diinginkan dengan jumlah responden sebanyak 12 orang dengan

persentase 2,4%. Pertanyaan no 7 skala yang banyak di pilih adalah skala jawaban paling banyak dipilih adalah no 2 yaitu waktu karena dampak jalan rusak dan penggalian saluran drainase. Jumlah responden yang memilih adalah sebanyak 15 orang dengan persentase sebesar 3%.

4.7.2 Analisis Deskriptif Dampak Proses Rehabilitasi Infrastruktur Terhadap Pendapatan Pelaku Usaha Otomotif Kota Medan

Tabel 4-20
Dampak Positif dan Negatif yang Dirasakan Pelaku Usaha Bengkel Otomotif dari Proses Rehabilitasi Infrastruktur Kota Medan Tahun 2017

Daftar Pertanyaan	Jumlah (orang)				Persentase (%)			
	TS	KS	S	SS	TS	KS	S	SS
P1	6	5	9	0	1,2	1	1,8	0
P2	7	12	1	0	1,4	2,4	0,2	0
P3	6	7	7	0	1,2	1,4	1,4	0
P4	5	12	3	0	1	2,4	0,6	0
P5	3	13	4	0	0,6	2,6	0,8	0
P6	5	9	6	0	1	1,8	1,2	0
P7	6	5	9	0	1,2	1	1,8	0

Data di atas menunjukkan bahwa pertanyaan yang paling besar responden yang paling banyak di pilih adalah skala kurang setuju, yaitu pada pertanyaan no 2, pertanyaan no 4 dan pertanyaan no 5, untuk pertanyaan no 2 responden yang memilih skala kurang setuju sebanyak 12 orang dengan persentase 2,4%. Pertanyaan no 4 sebanyak 12 orang dengan persentase 2,4% untuk pertanyaan no 5 sebanyak 12 orang responden yang memilih kurang setuju dengan persentasenya 2,6%. Pertanyaan yang memilih skala jawaban setuju hanya 1 orang dengan persentase 0,2%. Persentase skala jawaban tidak setuju paling besar pada pertanyaan no 2 dengan sebanyak 7 orang yang memilihnya persentasenya sebesar 1,4%

Tabel 4-21
Dampak Positif dan Negatif yang Dirasakan Pelaku Usaha Bengkel
Otomotif dari Proses Rehabilitasi Infrastruktur Kota Medan Tahun
2017

Skala Jaw aban	Pertanyaan					Persentase (%)				
	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
1	19	11	17	11	15	3,8	2,2	3,4	2,2	3
2	1	8	3	7	4	0,2	1,6	0,6	1,4	0,8
3	0	1	0	2	1	0	0,2	0	0,4	0,2
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Dari data diatas menunjukkan pertanyaan no 1 sebesar 19 responden dengan persentasenya menjadi 3,8% yang memilih skala no 1 yaitu omzetnya Rp 5 juta/hari omzet yang di dapat, pertanyaan no 2 responden yang memilih sebesar 11 orang dengan persentase sebesar 2,2% yang memilih skala no 1 yaitu omzet sebesar Rp 1 juta/hari setelah jalan diperbaiki, selanjutnya pertanyaan no 3,4,5 skala jawaban no 1 yang tetap banyak dipilih dengan persentase masing-masing pertanyaan no 3 sebesar 3,4% atau sebanyak 17 responden yang memilih, pertanyaan no 4 persentasenya 2,2 atau sebanyak 11 orang responden yang memilih,, dan terrakhir pertanyaan no 5 persentasenya sebesar 3% atau jumlah responden yang memilih sebanyak 15 orang

BAB V

KESIMPULAN & SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil pembahasan yang telah didapat dari analisis di atas bahwasanya dampak proses rehabilitasi infrastruktur terhadap konsumen pemilik konsumen otomotif dan pemilik usaha bengkel otomotif Kota Medan dapat disimpulkan sebagai berikut:

5.1.1 Bagi Konsumen Otomotif

1. Bahwasanya para responden yang diwawancarai menyatakan kurang setuju terhadap kondisi infrastruktur Kota Medan yang dikategorikan bagus
2. Kendaraan konsumen otomotif banyak yang mengalami rusak ringan akibat jalan rusak di Kota Medan terutama komponen yang sering rusak adalah ban
3. Rata-rata konsumen menservice kendaraannya sebulan sekali dengan sekali service biayanya sekitar Rp 200.000,00
4. dampak yang sangat dirasakan bagi konsumen otomotif Kota Medan akibat proses rehabilitasi infrastruktur Kota Medan adalah banyak menyita waktu.

5.1.2. Pelaku Usaha Otomotif

1. Bagi pelaku otomotif banyak yang kurang setuju bahwasanya pendapatan mereka meningkat akibat dampak proses rehabilitasi infrastruktur Kota Medan
2. Rata-rata omzet pelaku usaha otomotif mereka perhari sebesar Rp 5.000.000/hari tidak berpengaruh walaupun jalanan rusak

5.2 Saran

Bagi pemerintah peningkatan pembangunan infrastruktur sangat dibutuhkan terutama bagi kota besar, seperti perbaikan jalan dan saluran drainase di

rencanakan dengan matang. Pada saat sebelum melakukan proses perbaikan pemerintah melakukan sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat dapat berhati-hati.

DAFTAR PUSTAKA

- Ananta, Prayudha. 2013. *Determinan Pembangunan Manusia Provinsi Lampung*. Tesis.FEB Universitas Lampung.
- Anoviar, A.N., 2012. *Perekonomian Indonesia : Tackling The Infrastructure Challenge in Indonesia*. Paper. <http://alianooranoviar.blogspot.com/2012/01/perekonomian-indonesia-tackling.html>
- Basri, F. 2002. *Perekonomian Indonesia : Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Ekonomi Indonesia*. Erlangga. Jakarta.
- Boediono. 1999. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta:BPFE
- Canning, D. 1998. *A Database of World Infrastructure Stock*. The World Bank. Policy Works Paper.
- Deliarnov. 1995. *Perkembangan Pemikiran Ekonomi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Dinas Perhubungan Kota Medan 2015, <http://dishub.penkomedan.go.id/> [diunduh 4 Januari 2018]
- Dinas Pekerjaan Kota Medan 2015, <http://www.pekerjaanumum.pemkomedan.go.id/> [diunduh 4 Januari 2018]
- Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik. 2010. *Direktorat Pengembangan Lembaga Keuangan dan Investasi Infrastruktur*. Laporan.
- Harian Analisa 2017.*Infrastruktur dalam Pembangunan Ekonomi Indonesia* [diunduh 9 Februari2018]
<https://www.blogger.com/dyncss/authorization.css?targetBlogID=1566230238338544136&zx=e00392e3-9983-4c9a-92be-82f492bb3005' rel='stylesheet/>
- Kompas. 2016. *Efek Kiprok Sepeda Motor Kalau Rusak* [diunduh 4 Februari 2018] [html://Kompas.com](http://Kompas.com).

- Kuncoro, M. 2013. *Metode Riset untuk Bisnis & Ekonomi Edisi*. Jakarta: Erlangga
- MacMillan. *Dictionary of Modern Economic*. 1996. Palgrave Macmillan: Revised Edition
- Mankiw, N. Gregory. 2001. *Teori Makroekonomi*. Edisi Keempat. Terjemahan. Jakarta : Erlangga
- Manurung Mandala & Prathama Rahardja. 2008. *Pengantar Ilmu Ekonomi Edisi ke 3*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia
- Permana, C.D. dan Alla, A. 2010. Analisis Peranan dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Indonesia : Analisis Input-Output. *Jurnal Manajemen & Agribisnis*, Vol. 7 No. 1 Maret 2010: 48-49.
- Phindyck, Robert S. & Daniel L. Rubinfelds. 2012. *Mikroekonomi Edisi ke Sembilan*. Jakarta: Erlangga
- Rukamen. 2018. *Trotoat Luar Negeri Dibandingkan dengan Trotoar di Jakarta* [diunduh 4 Februari 2018] C:\Users\ACER\Downloads\Trotoar di Luar Negeri Dibandingkan dengan Trotoar di Jakarta.html.
- Sukirno, S. 2004. *Teori Makro Ekonomi*. Jakarta: FEUI
- Suminto. 2004. *Pengelolaan APBN Dalam Sistem Manajemen Keuangan Negara*. Makalah sebagai bahan penyusunan Budget in Brief 2004 (Ditjen Anggaran Departemen Keuangan). Jakarta
- The World Bank. 1994. *World Bank Development Report*. 1994. Infrastructure for Development. New York. Oxford University.
- Todaro, M. P., 2000, *Pembangunan Ekonomi* 2. edisi 5. PT. Bumi Aksara, Jakarta