

---

## KEBIJAKAN PEMBANGUNAN DESA MELALUI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM UPAYA PEMERATAAN PEMBANGUNAN

Amni Zarkasyi Rahman<sup>1</sup> dan Diyah Novitasari<sup>2</sup>

### *Abstract*

*Law of Republic Indonesia Number 6 of 2014 concerning Villages as one of development policy raises an implication in the budgeting system, namely the emergence of The Village Funds (VF) and Village Fund Allocation (VFA) in the components of the Village Budget (APBDes). One of the objectives of the Village Law through VF and VFA is to ensure that basic infrastructure such as roads, canals, dikes, electricity and clean water in the village have been fulfilled so as to be able to support the smooth economic activities of the village. The road which is one of the basic infrastructure related to transportation and accessibility is key in the economy of a region. The existence of a good road facilitates access to an area and the community can more easily carry out their activities. This will certainly have a long-term impact on people's lives, one of which is increasing economic growth in the region, one of which can be seen with an increase in Gross Regional Domestic Product (GRDP). The important thing to study more deeply is how the availability of good road facilities in the village is able to contribute to the increase in GRDP.*

Keywords: *Allocation; Funds; Village*

### PENDAHULUAN

Pembangunan menjadi salah satu isu yang selalu hangat untuk dibicarakan karena adanya dilema antara memacu pertumbuhan ekonomi atau mengejar pemerataan pembangunan. Terlebih lagi, selama hampir tujuh dekade pembangunan Indonesia cenderung jawasentris dan menekankan pada pertumbuhan ekonomi, sehingga terjadi kesenjangan yang tinggi antara pembangunan di Pulau Jawa dengan daerah-daerah lain, khususnya wilayah Indonesia Timur. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa menegaskan bahwa arah kebijakan pembangunan Indonesia berubah arah yakni membangun dari pinggiran dan membangun dari desa. Kebijakan tersebut dilakukan sebagai upaya pemerataan pembangunan Indonesia dan mengejar ketertinggalan pembangunan desa dari kota. Dengan desa yang terbangun dan maju diharapkan akan mampu mendorong terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang merata. Oleh karenanya,

---

<sup>1</sup> Dosen Prodi S1 Administrasi Publik, Departemen Adm Publik, Universitas Diponegoro

<sup>2</sup> Mahasiswa Prodi S1 Administrasi Publik, Departemen Adm Publik, Universitas Diponegoro

---

salah satu implikasi dari UU Desa untuk melancarkan pelaksanaan pembangunan desa adalah adanya Dana Desa dan Alokasi Dana Desa yang ditujukan untuk membiayai pelaksanaan pembangunan dan pemberdayaan masyarakat desa.

Ketimpangan ketersediaan infrastruktur dianggap menjadi salah satu faktor yang mendorong terjadinya kesenjangan ekonomi antara satu wilayah dengan wilayah lainnya (Sukwika, 2018), sehingga perlu dilakukan upaya pembangunan infrastruktur dasar yang mampu menunjang keterjangkauan suatu wilayah untuk memacu pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut. Tujuan dasar dari adanya infrastruktur transportasi yang efisien dan produktif adalah untuk memperkuat aktivitas ekonomi dan pembangunan (Meersman & Nazemzadeh, 2017). Oleh karena itu, diperlukan pembangunan fasilitas infrastruktur transportasi dasar seperti akses jalan untuk menunjang kegiatan ekonomi warga.

Beberapa pendapat lain menyebutkan bahwa infrastruktur transportasi juga dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dengan mengubah permintaan “agregat”. Agregat yang dimaksud adalah konstruksi infrastruktur transportasi dapat menciptakan sekaligus meningkatkan permintaan untuk input beberapa sektor yang akan memiliki efek multiplier dalam perekonomian (Esfahani & Ramirez, 2003). Disamping itu, permintaan sektor transportasi itu sendiri cenderung tumbuh lebih jauh dengan pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan penduduk, industrialisasi, urbanisasi dan sebagainya (Gramlich, 1994). Sehingga tidak heran bahwa pikiran awam menyebutkan perlunya infrastruktur transportasi sebagai fokus pertama pembangunan.

## **PEMBAHASAN**

### **Pembangunan Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi**

Paradigma pembangunan nasional Indonesia adalah pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seluruhnya. Yang dimaksud pembangunan manusia Indonesia seutuhnya adalah pembangunan non-fisik dengan meningkatkan kualitas sumberdaya manusia melalui pendidikan, kesehatan, dan pemenuhan kebutuhan dasar lainnya. Sedangkan pembangunan masyarakat Indonesia seutuhnya berarti pembangunan baik fisik maupun non-fisik dilakukan secara merata di seluruh wilayah Republik Indonesia. Akan tetapi, pada kenyataannya pembangunan di Indonesia baik pembangunan fisik maupun pembangunan sumberdaya manusia belum dilakukan secara merata. Terjadi ketimpangan yang besar antara pembangunan di kota dan desa yang salah satunya dapat dilihat dengan membandingkan angka kemiskinan

---

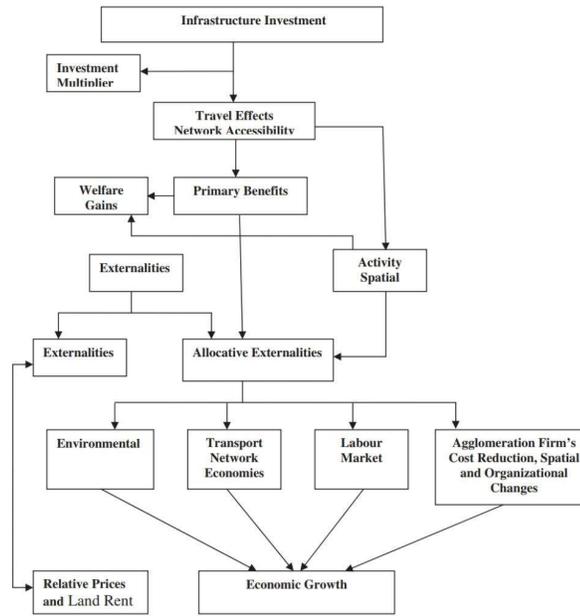
yang ada di kota dan desa. Pada tahun 2016, disparitas kemiskinan kota dan desa hampir mencapai dua kali lipat. Laporan yang disampaikan oleh Badan Pusat Statistik bahwa kemiskinan di kota per Maret 2018 adalah 7,02 persen sedangkan tingkat kemiskinan di desa mencapai 13,20 persen (Putera, 2018).

Salah satu faktor yang menyebabkan adanya disparitas kemiskinan kota dan desa yang begitu besar adalah perbedaan yang signifikan dalam ketersediaan infrastruktur dasar termasuk salah satunya adalah infrastruktur transportasi berupa akses jalan. Menjadi sangat penting bagi desa atau wilayah yang berada jauh dari pusat kota untuk bisa mendapatkan akses menuju ke daerah lain, salah satunya adalah dengan tersedianya jalan yang layak mampu meningkatkan aksesibilitas suatu wilayah dan meningkatkan mobilitas masyarakat suatu wilayah ke wilayah lainnya. Infrastruktur transportasi memfasilitasi pembangunan ekonomi, mengurangi harga produk, memberikan akses kepada penyuplai dan pasar global, serta menciptakan proses produksi yang efektif dan efisien dalam pembiayaan dengan menurunkan biaya transportasi dan meningkatkan aksesibilitas (Meersman & Nazemzadeh, 2017).

Adapun hubungan antara pemenuhan infrastruktur transportasi dengan pertumbuhan ekonomi terjadi apabila dengan adanya pembangunan jalan dapat memberikan akses yang lebih mudah kepada warga untuk menuju ke tempat lain baik di dalam kawasan tersebut maupun ke wilayah lain. Selanjutnya, tersedianya jalan yang layak dan mampu memberikan akses terhadap kegiatan ekonomi juga berdampak pada waktu distribusi atau pengangkutan baik bahan baku maupun produk hasil pertanian warga desa. Bahkan jika ada pembeli yang hendak membeli produk langsung dari desa dapat datang dan mengambil produk dengan mudah. Biaya transportasi juga dapat ditekan karena jalan yang mudah diakses dapat dilalui berbagai jenis moda pengangkutan dengan mudah sehingga terjadi efisiensi masa tempuh.

Selain itu, infrastruktur transportasi dapat masuk dalam proses produksi sebagai input langsung dan dalam beberapa kasus sebagai faktor produksi yang tidak terbayar. Selanjutnya, infrastruktur transportasi dapat membuat inpu-input lain yang ada menjadi lebih produktif seperti jalan yang dirancang dengan baik memungkinkan barang menjadi lebih cepat diantar ke pasar dan mengurangi biaya transportasi dalam proses produksi. Infrastruktur transportasi juga dapat bertindak sebagai magnet pertumbuhan ekonomi regional dengan menarik sumber daya dari daerah lain atau yang disebut dengan

aglomerasi. Infrastruktur transportasi juga dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dengan mengubah permintaan agregat seperti konstruksi infrastruktur transportasi dapat menciptakan dan meningkatkan permintaan terhadap input dari sektor lain dan menstimulasi *multiplier effects* dalam perekonomian (Pradhan & Bagchi, 2013).



**Gambar 1.** Evaluasi pertumbuhan ekonomi melalui pembangunan infrastruktur transportasi (Pradhan & Bagchi, 2013).

### **Dana Desa dan Alokasi Dana Desa untuk pembangunan infrastruktur jalan terhadap aktivitas ekonomi masyarakat Desa Plesungan dan kontribusi pertanian dalam PDRB Kabupaten Bojonegoro**

Desa Plesungan merupakan salah satu desa yang ada di Kecamatan Kapas, Kabupaten Bojonegoro terdiri dari dua dusun yakni Krajan dan Sambungrejo yang terbagi dalam 2 RW dan 18 RT. Dengan luas 187,750 Ha Desa Plesungan memiliki penduduk sebanyak 3031 jiwa. Desa ini masuk dalam tipe desa berkembang yakni desa yang masih harus mendapat perhatian dalam pemenuhan infrastruktur dasar seperti fasilitas pelayanan umum, pendidikan, dan kesehatan. Perekonomian bertumpu pada sektor pertanian yang terdiri atas produksi beras dan palawija. Desa Plesungan memiliki lahan sawah seluas 150 Ha dengan hasil produksi padi rata-rata 18 ton per hektar dan palawija 4 ton per hektar (Desa Plesungan, 2017).

Dana Desa (DD) dan Alokasi Dana Desa (ADD) merupakan salah satu kebijakan pembangunan yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa.

---

DD dan ADD merupakan bagian dari komponen APBDes yang ditujukan untuk menggenjot pembangunan yang ada di desa dengan prioritas penggunaan untuk pembangunan dan pemberdayaan masyarakat. Salah satu aspek pembangunan yang diperbolehkan untuk didanai dengan menggunakan DD dan ADD adalah pembangunan, pengembangan, dan pemeliharaan infrastruktur atau sarana dan prasarana fisik untuk penghidupan termasuk ketahanan pangan dan pemukiman serta pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana produksi dan distribusi.

Aksesibilitas suatu desa menjadi sangat penting terutama dalam kaitannya dengan aktivitas produksi dan distribusi sehingga terbangunnya infrastruktur transportasi yang baik dan layak mampu mendorong terjadinya aktivitas ekonomi yang lebih optimal. Jalan merupakan salah satu infrastruktur transportasi yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi masyarakat dan meningkatkan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam kaitannya dengan Desa Plesungan, jalan yang layak diperlukan untuk mengirim hasil produksi pertanian ke pasar atau ke wilayah lain. Oleh karenanya, salah satu pembangunan infrastruktur dasar yang digencarkan di Desa Plesungan melalui DD dan ADD adalah pembangunan jalan.

Dari total pagu Dana Desa Plesungan tahun 2015 sebesar Rp 271.471.600,- seluruhnya digunakan untuk bidang pembangunan desa yang meliputi pembangunan jalan paving, pengerasan jalan, pembangunan jembatan, pembangunan tanggul penahan tanah (TPT), pembangunan saluran air, serta pemeliharaan jalan, saluran dan gorong-gorong. Meskipun berbagai pembangunan tadi dapat dikatakan masuk dalam pembangunan infrastruktur transportasi, secara spesifik Dana Desa yang digunakan untuk pembangunan jalan, jembatan, dan pemeliharaannya adalah sebesar Rp 128.474.650,- atau 47,33 persen dari Dana Desa. Sedangkan realisasi penggunaan Alokasi Dana Desa (ADD) Plesungan untuk pembangunan jembatan, pemeliharaan jalan, saluran dan gorong-gorong adalah sebesar Rp 91.311.360,- dari total pagu ADD Rp 515.306.900,- atau sebesar 17,72 persen ADD Plesungan digunakan untuk pembangunan infrastruktur transportasi.

Selanjutnya pada tahun 2016, Desa Plesungan menggunakan Rp 304.932.320,- untuk infrastruktur transportasi yang meliputi pembangunan jalan, jembatan, pavingisasi, pembangunan TPT, dan saluran air atau secara spesifik Rp 69.875.620,- untuk pembangunan jalan dan jembatan dari total pagu Dana Desa Plesungan sebesar Rp

---

366.061.320,- atau 83,3 persen realisasi penggunaan Dana Desa untuk pembangunan infrastruktur transportasi dan 19,09 persen untuk pembangunan jalan dan jembatan. Sedangkan dari total pagu ADD Plesungan tahun 2016 yakni sebesar Rp 264.787.850,- tidak ada yang digunakan untuk pembangunan infrastruktur transportasi. Terjadinya penurunan penggunaan pagu DD dan ADD untuk pembangunan infrastruktur transportasi di Desa Plesungan dari tahun 2015 ke tahun 2016 dapat menunjukkan bahwa pemenuhan infrastruktur transportasi salah satunya adalah jalan dan jembatan mengalami peningkatan.

Di sisi lain, untuk mengetahui apakah peningkatan pemenuhan infrastruktur transportasi terutama fasilitas jalan di desa memiliki pengaruh dalam perekonomian masyarakat dapat dilihat melalui Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Bojonegoro. Dalam hal ini, pertanian menjadi lapangan usaha yang disoroti dalam PDRB Kabupaten Bojonegoro mengingat kegiatan ekonomi utama yang ada di Desa Plesungan adalah pertanian. Berdasarkan data BPS Kabupaten Bojonegoro, terjadi peningkatan kontribusi pertanian dalam PDRB yang semula 14,29 persen pada tahun 2014 naik menjadi 15,06 persen pada tahun 2015 dan kembali naik menjadi 18,13 persen pada tahun 2016 (BPS, 2017). Dengan demikian, dapat kita ketahui bahwa adanya Dana Desa dan Alokasi Dana Desa untuk pemenuhan infrastruktur transportasi terutama pembangunan jalan mampu memberikan kontribusi dalam peningkatan ekonomi di Kabupaten Bojonegoro.

## **PENUTUP**

Dana Desa dan Alokasi Dana Desa memberikan dampak yang cukup berarti terhadap pertumbuhan ekonomi yang dapat dilihat melalui kontribusi pertanian dalam PDRB. Adanya pembangunan jalan diiringi dengan terjadinya kenaikan kontribusi sektor pertanian dalam PDRB. Penggunaan Dana Desa dan Alokasi Dana Desa untuk pembangunan infrastruktur transportasi yang salah satunya adalah pembangunan jalan mampu memfasilitasi pembangunan ekonomi yakni dengan mengurangi biaya produksi dengan menciptakan proses produksi yang efektif dan efisien dalam pembiayaan dengan menurunkan biaya transportasi dan meningkatkan aksesibilitas. Selain itu, pembangunan infrastruktur transportasi berupa jalan juga mampu menarik datangnya sumber daya dari daerah lain. Akan tetapi, masih perlu dilakukan kajian lebih dalam mengenai hubungan pembangunan infrastruktur transportasi di desa dengan sektor-sektor lain dan dampak

---

jangka panjangnya terhadap pembangunan secara regional maupun nasional terutama kaitannya dengan upaya untuk mengatasi ketimpangan pembangunan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- BPS. (2017). *Kabupaten Bojonegoro Dalam Angka 2017*. Bojonegoro: BPS Kabupaten Bojonegoro.
- Desa Plesungan. (2017). *Profil Desa* . [www.plesungan-bjn.desa.id/pemerintahan/profil-desas-2/](http://www.plesungan-bjn.desa.id/pemerintahan/profil-desas-2/) .
- Esfahani, H. S., & Ramírez, M. a. T. (2003). Institutions, infrastructure, and economic growth. *Journal of development Economics*, 70(2), 443-477.
- Gramlich, E. M. (1994). Infrastructure investment: A review essay. *Journal of economic literature*, 32(3), 1176-1196
- Meersman, H., & Nazemzadeh, M. (2017). The contribution of transport infrastructure to economic activity: The case of Belgium. *Case Studies on Transport Policy*, 316-324.
- Pradhan, R. P., & Bagchi, T. P. (2013). Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach. *Research in Transportation*, 139-148.
- Putera, A. D. (2018). *Disparitas Kemiskinan Kota dengan Desa Tinggi, Ini Penjelasan Kemenkeu*. Jakarta: kompas.com.
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 115-130.
- .