

**ANALISIS KAUSALITAS ANTARA INFRASTRUKTUR, FOREIGN DIRECT
INVESTMENT (FDI) DAN KESEMPATAN KERJA DI INONESIA**

SKRIPSI

***Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Dalam Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (S1) Pada Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi
Universitas Negeri Padang***



Oleh :

RAHMAT ZUL EFENDI

2015/15060108

**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2020**

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

*Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi
Universitas Negeri Padang*

ANALISIS KAUSALITAS INFRASTRUKTUR, FOREIGN DIRECT INVESTMENT (FDI) DAN KESEMPATAN KERJA DI INDONESIA

Nama : Rahmat Zul Efendi
TM/NIM : 2015 / 15060108
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Keahlian : Ekonomi Sumber Daya Manusia
Fakultas : Ekonomi

Padang, Maret 2020

Nomor	Jabatan	Nama	Tanda Tangan
			
1.	Ketua	Drs. Zul Azhar M.Si	1. _____
2.	Anggota	Ariusni, SE, M.Si	2. 
3.	Anggota	Dewi Zaini Putri, SE, MM	3. 

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

ANALISIS KAUSALITAS ANTARA INFRASTRUKTUR, FOREIGN DIRECT INVESTMENT (FDI) DAN KESEMPATAN KERJA DI INDONESIA

Nama : Rahmat Zul Efendi
TM / NIM : 2015/15060108
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Keahlian : Ekonomi Sumber Daya Manusia
Fakultas : Ekonomi

Padang, Februari 2020

**Mengetahui,
Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi**



Melti Roza Adry, SE, ME
NIP. 19830505 200604 2 001

**Disetujui oleh :
Pembimbing**



Drs. Zul Azhar, M.Si
NIP. 19590805 198503 1 006

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini,

Nama	:	Rahmat Zul Efendi
NIM / TahunMasuk	:	15060108/2015
Tempat / Tanggal Lahir	:	Buayan/ 29 Januari 1996
Jurusan	:	Ilmu Ekonomi
Keahlian	:	Ekonomi Sumber Daya Manusia
Fakultas	:	Ekonomi
Alamat	:	Korong Simpang Nagari Buayan Lubuk Aluang Kec. Batang Anai Kab Padang Pariaman
No. HP / Telepon	:	082386048926
Judul Skripsi	:	Analisis Kausalitas Antara Infrastruktur, Foreign Direct Invesment (FDI) dan Kesempatan Kerja di Indonesia

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis /skripsi saya ini, adalah asli dan belum pernah di ajukan untuk memperoleh gelar akademik (Sarjana), baik di UNP maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis / skripsi ini murni gagasan, rumusan dan pemikiran saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis / skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan kecuali secara eksplisit dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan cara menyebutkan nama pengarang dan di cantumkan dalam daftar pustaka.
4. Karyatulis / skripsi ini **Sah** apabila telah ditandatangani **Asli** oleh Tim Pembimbing, Tim Penguji dan Ketua Jurusan.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima **Sanksi Akademik** berupa pencabutan gelar akademik yang telah diperoleh karena karya tulis / skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi.

Padang, Februari 2020
Yang menyatakan,

Rahmat Zul Efendi
NIM. 15060108

ABSTRAK

Rahmat Zul Efendi (2015/ 15060108) : Analisis Kausalitas Infrastruktur, Foreign Direct Investment (FDI), dan Kesempatan Kerja di Indonesia, Jurusan Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang, dengan Dosen Pembimbing Drs. Zul Azhar, M.Si

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui : (1) Apakah terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dan FDI di Indonesia, (2) Apakah terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dan kesempatan kerja di Indonesia, (3) Apakah terdapat hubungan kausalitas antara FDI dan kesempatan kerja di Indonesia. Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif dan asosiatif.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2018 di 32 provinsi Indonesia dengan menggunakan data panel pada metode VAR. Pada analisis induktif dengan pendekatan PVAR, melakukan beberapa uji, yaitu: (1) Uji Stasioner (2) Uji Kointegrasi (3) Penentuan Lag Optimum (4) Uji Kausalitas Granger (5) Uji Stabilitas (6) *Impulse Respon Function* (7) *Variance Decomposit*.

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa: (1) Tidak terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dan FDI di Indonesia (2) Terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dan kesempatan kerja di Indonesia (3) Tidak terdapat hubungan kausalitas antara FDI dan kesempatan kerja di Indonesia.

Kata Kunci : Infrastruktur, Foreign Direct Investment (FDI), Kesempatan Kerja, PVAR

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Puji syukur kehadiran Allah SWT Rabb semesta alam karena dengan rahmat, karunia, serta taufik dan hidayah-Nyalah penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “**Analisis Kausalitas Infrastruktur, Foreign Direct Investment (FDI) dan Kesempatan Kerja di Indonesia**”.Penulisan skripsi ini adalah sebagai tugas akhir yang merupakan syarat untuk meraih gelar Sarjana Strata S1 pada Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang.Penulis sangat menyadari masih banyak kekurangan, sehingga bentuk kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan penulis untuk menjadi lebih baik dikemudian hari.Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi diri penulis serta pihak-pihak terkait lainnya.

Selama berproses penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si selaku Dosen Pembimbing Akademik saya di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan fasilitas dan izin dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Melti Roza Adry, SE, ME selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Negeri Padang dan Ibu Dewi Zaini Putri, S.E, MM selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Negeri Padang.
3. Bapak dan Ibu Dosen serta staf pegawai Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan pengetahuan yang sangat bermanfaat selama penulis melakukan perkuliahan.

4. Orang tua yang telah memberikan motivasi kepada penulis baik materi dan moril dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Rekan-rekan seperjuangan IE 15 dan seluruh pihak yang telah ikut memberikan motivasi dan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi yang penulis susun ini masih banyak terdapat berbagai kelemahan dan kekurangan. Penulis mengharapkan saran dan kritikan yang konstruktif dari semua pihak atau pembaca yang telah membaca skripsi ini untuk kesempurnaan tulisan ini dimasa yang akan datang

Dengan ini penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu, semoga Allah SWT membalas kebaikan dari semua pihak.

Padang, Januari 2020

Rahmat Zul Efendi

Nim. 15060108

DAFTAR ISI

HALAMAN LULUSAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian.....	13
BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS	15
A. Kajian Teori.....	15
1. Modal	15
2. Foreign Direct Investment (FDI)	17
3. Kesempatan Kerja.....	20
B. Hubungan Antar Variabel	22
1. Hubungan Infrastruktur dan FDI di Indonesia	22
2. Hubungan Infrastruktur dan Kesempatan Kerja di Indonesia	23
3. Hubungan FDI dan Kesempatan Kerja di Indonesia	24
C. Penelitian Terdahulu	26
D. Kerangka Konseptual	29

E. Hipotesis	32
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis Penelitian	33
B. Tempat dan Waktu Penelitian	33
C. Jenis Data dan Sumber Data.....	33
D. Teknik Pengumpulan Data.....	34
E. Defenisi Operasional	34
F. Teknik Analisis Data	36
1. Analisis Deskriptif	36
2. Analisis Induktif.....	38
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	51
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	51
B. Hasil Penelitian.....	53
1. Analisis Deskriptif Variabel Penelitian	53
2. Analisis Induktif.....	61
3. Hasil Implementasi Model VAR	73
4. Pengujian Hipotesis.....	77
C. Pembahasan	79
BAB V PENUTUP	84
A. Simpulan	84
B. Saran	85
DAFTAR PUSTAKA.....	86
LAMPIRAN	89

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Total Panjang Jalan Per Provinsi Di Indonesia Tahun 2013-2018	5
Tabel 1.2 Realisasi Investasi Penanaman Modal Dalam Negeri di Indonesia Per Provinsi Tahun 2013-2018 (miliaran rupiah)	8
Tabel 1.3 Realisasi Investasi Penanaman Modal Luar Negeri di Indonesia Per Provinsi Tahun 2013-2018 (ribu US\$).....	8
Tabel 1.4 Angkatan Kerja Yang Telah Bekerja di Indonesia Tahun 2015-2018	10
Tabel 4.1 Total Panjang Jalan di Indonesia Tahun 2013-2018	52
Tabel 4.2 Realisasi Investasi Penanaman Modal Luar Negeri Di Indonesia Tahun 2013-2018.....	55
Tabel 4.3 Angkatan Kerja Yang Telah Bekerja Di Indonesia Tahun 2015-2018	58
Tabel 4.4 Uji Stasioner Variabel INF Pada Tingkat Level	60
Tabel 4.4 Uji Stasioner Variabel FDI Pada Tingkat Level	61
Tabel 4.4 Uji Stasioner Variabel Kesempatan Kerja Tingkat Level	62
Tabel 4.5 Uji Kointegrasi.....	63
Tabel 4.6 Uji Lag Optimum	65
Tabel 4.7 Uji Kausalitas Granger	66
Tabel 4.8 Uji Estimasi Panel VAR	69
Tabel 4.9 Hasil Analisis Varian <i>Decomposition</i>	75

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual	35
Gambar 4.1 Hasil Uji Stabilitas VAR	76
Gambar 4.2 Hasil Uji Impulse Response Function (IRF) Variabel Infrastruktur, FDI, dan Kesempatan Kerja	78

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
1. Data Variabel	88
2. Uji Stasioneritas Variabel Infrastruktur, FDI dan Kesempatan Kerja Pada Tingkat Level	91
3. Uji Kointegrasi.....	92
4. Lag Optimum.....	93
5. Uji Kausalitas Granger	93
6. Hasil Estimasi Panel Vector Auto Regression (VAR).....	94
7. Uji Stabilitas	95
8. Uji Impulse Response Function (IRF))	95
9. Uji Variance Decomposition	96

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu dari sekian banyak negara berkembang yang sangat membutuhkan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu pembangunan yang paling penting yaitu pembangunan infrastruktur. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya infrastruktur yang memadai sangat diperlukan untuk membantu dalam system melayani masyarakat. Akan tetapi untuk membangun sebuah infrastruktur, Indonesia harus memiliki persediaan modal yang cukup besar untuk melakukan pembangunannya.

Infrastruktur memiliki beberapa manfaat, yaitu dibidang sosial, ekonomi dan budaya. Dari segi sosial, infrastruktur berguna untuk komunikasi. Salah satu contohnya yaitu jika keberadaan infrastruktur di suatu daerah rendah atau tidak ada maka daerah tersebut akan terisolasi dengan daerah lainnya. Dari segi ekonomi, infrastruktur berguna untuk sarana melakukan transaksi jual beli. Selain itu infrastruktur juga berguna untuk alat penghubung dalam melakukan distribusi produk dan jasa. Apabila infrastruktur baik, maka kegiatan ekonomi pun akan baik sehingga masyarakat dapat hidup sejahtera yang nantinya akan meningkatkan perekonomian masyarakat tersebut. Sedangkan dari segi budaya, infrastruktur dapat bermanfaat untuk menjadi salah satu kebudayaan itu sendiri.

Sedangkan salah satu dampak negatif dari pembangunan sebuah infrastruktur yaitu dari segi sumber pembiayaan proyek infrastruktur ini. Tidak lain adalah dari pembiayaan konvensional dari negara melalui apbn dan non konvensional dari hutang dan obligasi. Terkait dengan sumber infrastruktur tersebut, hal ini tentu akan menimbulkan resiko jika sumber yang digunakan berasal dari non konvensional dalam hal ini hutang dan obligasi. Resiko ini bisa jadi timbul jika nantinya Indonesia tidak mampu membayar hutang dan obligasi yang telah disepakati. Dilihat dari faktanya, utang luar negeri Indonesia selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya.

Indonesia sebagai negara berkembang memiliki keterbatasan dalam menyediakan modal untuk pembangunan infrastruktur. Salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan persediaan modal yaitu dengan mendorong masuknya *Foreign Direct Investment* (FDI) ke Indonesia.

Infrastruktur secara umum bisa dikatakan seperti transportasi, jalan, rumah sakit, jembatan telepon dan lain-lain. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur dibentuk dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah sebagai wujud dari modal public (*Publik Capital*).

Apabila pembangunan infrastruktur dinegara berkembang seperti Indonesia membaik atau memadai maka, hal ini akan mendorong investor asing untuk berinvestasi di Indonesia karena dengan infrastruktur yang memadai akan menjadi salah satu alasan bagi investor dalam menanamkan modalnya. Dengan masuknya FDI di Indonesia hal ini akan sangat membantu negara untuk melakukan pertumbuhan ekonomi, disamping itu diharapkan juga mampu mengurangi permasalahan dalam

pembangunan ekonomi, serta mampu mengurangi pengangguran dan kemiskinan di Indonesia.

Foreign Direct Investment (FDI) memiliki peranan yang penting guna memperlancar pembangunan infrastruktur bagi negara-negara yang sedang berkembang. Keterbukaan suatu negara dengan masuknya FDI dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi, karena hal tersebut bisa meningkatkan faktor produksi dalam hal kuantitas dan kualitas yang kemudian akan mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi. Selain penopang pertumbuhan ekonomi, FDI diperlukan juga untuk menutupi kurangnya anggaran yang telah ditentukan oleh pemerintah. *Foreign Direct Investment* (FDI) juga memiliki kelebihan dalam jangka panjang, turut andil dalam hal teknologi, alih kemampuan manajemen serta mmempeluas lapangan pekerjaan yang baru. Lapangan pekerjaan ini sangat penting bagi masyarakat, mengingat sulitnya pemerintah untuk menyediakan lapangan pekerjaan.

Hubungan antara *Foreign Direct Investment* (FDI) dengan kesempatan kerja sangat erat kaitannya, atau bisa disebut berhubungan positif, dimana dengan adanya investasi maka produksi akan terus berjalan oleh tenaga kerja. Semakin besar investasi yang dilakukan hal tersebut menggambarkan besarnya aktivitas di perekonomian yang juga akan berdampak pada proses produksi yang cukup tinggi. Produksi tersebut lah yang nantinya akan menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Akan tetapi kehadiran FDI juga memiliki dampak negatif seperti lemahnya *Research and Development* karena ilmuwan dinegeri tuan rumah terlalu bergantung

pada fasilitas asing belum karena memahami betul cara kerja dari teknologi yang digunakan. Hal ini selanjutnya juga akan berdampak pada kesempatan kerja bagi negara tuan rumah yang mana peluang kerja relatif kecil dibandingkan dengan pekerja luar.

Salah satu indikator pembangunan ekonomi lainnya yaitu kesempatan kerja. Jika kesempatan kerja tinggi, maka tingkat pengangguran akan rendah, hal ini baik pada pertumbuhan ekonomi suatu negara. Banyaknya jumlah orang yang diterima bekerja terhadap tersedianya lapangan pekerjaan disitulah bisa dilihat kesempatan kerja. Lahan perkerja sangat terbatas sehingga untuk mendapatkan suatu pekerjaan sangat sulit. Ini tentunya akan membuat kesenjangan antara permintaan dan penawaran tenaga kerja yang akan menyebabkan pengangguran.

Pada dasarnya suatu pembangunan bertujuan sebagai pembuka lapangan pekerjaan dan memperluas kesempatan kerja bagi masyarakat. Menurut Luh Putu (2016) dengan adanya pembangunan infrastruktur dapat menyerap tenaga kerja, memicu kegiatan produksi yang nantinya akan menggerakkan sector riil serta meningkatkan konsumsi masyarakat^[1]. Belanja modal yang di lakukan pemerintah akan benar-benar berkontribusi pada perekonomian regional apabila sasarannya tepat untuk pembangunan infrastruktur.

Naiknya suatu kegiatan investasi baik itu penanaman modal dalam negeri atau FDI di suatu negara diharapkan bisa berdampak terhadap kehidupan masyarakat yang nantinya dengan investasi tersebut mampu membuka dan menyerap tenaga kerja bagi masyarakat sehingga berdampak terhadap tingkat pengangguran.

Infrastruktur jalan yang baik merupakan salah satu pembangunan infrastruktur yang paling penting dalam suatu negara. Dengan adanya infrastruktur jalan yang baik akan prasarana perhubungan darat yang nantinya akan berguna untuk distribusi barang dan jasa serta mempermudah masyarakat untuk mobilitas di sector-sektor ekonomi lainnya. Pemerintah Indonesia dari tahun 2014-2019 fokus terhadap pembangunan infrastruktur jalan guna menumbuhkan perekonomian yang kuat serta kesempatan kerja bagi masyarakat sekitar.

Tingginya tuntutan agar pemerintah mampu mengupayakan infrastruktur yang memadai, terutama penyediaan jalan mengakibatkan negara harus memiliki modal yang besar untuk melakukan pembangunan. Ketika pemerintah mampu membangun infrastruktur berupa jalan dengan baik maka nantinya akan berdampak pada peningkatan kesempatan kerja (Hana, dkk, 2018)^[2]. Berikut ini adalah data panjang jalan pada tiap provinsi di Indonesia berdasarkan panjang total kondisi permukaan jalan (baik, sedang, rusak ringan, rusak berat) di Indonesia:

Tabel 1.1 Total Panjang Jalan di Indonesia 2013-2018

No	Provinsi	Total Panjang Jalan (Km)					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Aceh	23.099	23.472	23.533	22.810	24.019	24.019
2	Sumatera Utara	36.788	37.476	37.544	40.733	39.543	39.543
3	Sumatera Barat	22.928	23.464	23.517	23.434	22.556	22.556
4	Riau	24.600	26.347	26.347	27.040	24.992	25.071
5	Jambi	13.342	14.211	14.211	13.731	13.027	13.027
6	Sumatera Selatan	17.140	17.789	17.790	18.821	19.233	19.233
7	Bengkulu	8.516	8.686	8.686	9.237	9.196	9.196
8	Lampung	19.684	19.189	19.189	21.162	21.044	21.044
9	Kepulauan Bangka Belitung	4.864	5.397	5.397	5.433	5.485	5.485
10	Kepulauan Riau	4.954	5.632	5.632	5.552	5.686	5.686
11	DKI Jakarta	7.094	7.094	7.094	7.094	6.732	6.732
12	Jawa Barat	24.608	25.156	25.204	26.533	26.980	26.870
13	Jawa Tengah	29.703	30.236	30.294	31.180	30.394	30.394
14	DI Yogyakarta	4.267	4.293	4.292	3.776	4.377	4.377
15	Jawa Timur	42.555	42.107	42.107	41.834	40.955	40.955
16	Banten	6.845	6.907	6.907	6.967	6.927	6.992
17	Bali	7.699	7.850	7.928	8.361	8.678	8.678
18	Nusa Tenggara Barat	8.083	8.345	8.345	8.223	8.525	8.525
19	Nusa Tenggara Timur	20.508	21.218	21.224	22.686	23.193	23.193
20	Kalimantan Barat	15.345	15.770	15.770	17.948	18.234	18.226
21	Kalimantan Tengah	15.253	15.054	15.054	17.447	17.939	17.939
22	Kalimantan Selatan	11.687	12.518	12.518	13.623	13.614	13.614
23	Kalimantan Timur	15.661	15.586	15.586	12.146	13.333	13.333
24	Sulawesi Utara	8.607	8.952	8.952	9.742	9.840	9.840
25	Sulawesi Tengah	18.790	18.045	18.045	16.286	16.565	16.565
26	Sulawesi Selatan	32.691	32.614	32.626	31.344	30.679	30.679
27	Sulawesi Tenggara	11.922	10.370	10.370	12.725	13.064	13.064
28	Gorontalo	4.814	5.250	5.250	5.546	5.495	5.495
29	Sulawesi Barat	7.039	7.573	7.573	6.409	5.758	5.757
30	Maluku Utara	6.200	7.123	7.123	7.076	7.432	7.432
31	Papua Barat	8.147	8.728	8.728	9.760	11.867	11.917
32	Papua	16.773	17.028	17.028	18.702	21.732	21.824
Indonesia		508.000	517.753	509.864	523.361	527.094	527.261

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia, 2019

Pada tabel 1.1 menjelaskan total panjang jalan di Indonesia berdasarkan kondisi permukaan jalan pada tiap provinsi dalam kurun waktu 6 tahun terakhir dari

tahun 2013-2018. Dalam kurun waktu tersebut, total panjang jalan yang paling terpanjang berada pada provinsi Jawa Timur yaitu sepanjang 42.555 km pada tahun 2013, 42.107 km pada tahun 2014 dan 2015, 41.834 km pada tahun 2016, serta 40.955 km pada tahun 2017 dan 2018. Ini tidak terlepas dari pembangunan jalan tol yang di bangun di provinsi Jawa Timur, salah satu jalan tolnya yang terpanjang yaitu Tol Suramadu. Di sisi lain total panjang jalan yang paling pendek terdapat pada provinsi DI Yogyakarta dalam kurun waktu dari tahun 2013 sampai 2018. Salah satu penyebab jalan di Yogyakarta pendek yaitu tidak adanya pembangunan jalan tol, hal ini tidak terlepas dari keputusan Gubernurnya yang tidak memberikan izin untuk membangun jalan tol karena berpendapat jalan tol tidak memiliki manfaat bagi masyarakat setempat.

Infrastruktur jalan sangat penting yang merupakan salah satu transportasi yang paling banyak dan sering digunakan oleh manusia. Dikarenakan begitu banyaknya manusia yang menggunakan jalan menyebabkan jalan menjadi kebutuhan yang sangat mendasar bagi kelangsungan hidup manusia. Selain itu, jalan juga sangat berpengaruh kepada hampir seluruh segmen kehidupan manusia.

Untuk jangka pendek, infrastruktur jalan akan menciptakan lapangan pekerjaan di sector konstruksi. Sedangkan untuk jangka menengah dan jangka panjang, infrastruktur jalan dapat mendukung efesiensi dan produktifitas di sector-sektor ekonomi terkait, sehingga dengan adanya pembangunan infrastuktur jalan tersebut akan mendorong peningkatan kualitas pendidikan, peningkatan kualitas

hidup, pengentasan kemiskinan, pertumbuhan ekonomi, serta peningkatan mobilitas barang yang berujung terhadap terbukanya lapangan pekerjaan.

Fenomena yang terjadi pada saat ini adalah pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia berjalan lambat karena adanya kendala di berbagai tahapan proyek mulai dari penyiapan sampai tahap implementasi. Pada tahap penyiapan terdapat masalah akibat lemahnya kualitas penyiapan dan keterbatasan alokasi pendanaan. Selain itu dalam hal pendanaan sering muncul masalah terkait tidak tersedianya dukungan fiskal dari pemerintah akibat ketidaksesuaian atas pembagian resiko antara pemerintah dan badan usaha.

Indonesia sebagai negara berkembang membutuhkan persediaan modal yang besar untuk melakukan pembangunan, baik itu untuk pembangunan infrastruktur jalan. Ketersediaan infrastruktur jalan yang baik akan menjadi daya tarik bagi investor asing untuk berinvestasi karena dengan adanya infrastruktur jalan yang memadai merupakan salah satu alasan bagi para investor untuk menanamkan modalnya. Untuk meningkatkan masuknya investasi asing atau bisa disebut juga dengan *foreign direct investment* (FDI) pemerintah harus berupaya memperbaiki pembangunan infrastruktur terutama infrastruktur jalan. Dengan adanya infrastruktur jalan yang baik di setiap daerah maka akan memberikan dampak positif terhadap masuknya investasi asing. Masuknya *foreign direct investment* (FDI) akan menjadi modal berharga bagi kegiatan perekonomian di suatu negara.

Berikut adalah data realisasi investasi penanaman modal asing di Indonesia pada tiap tiap provinsi:

Tabel 1.3 Realisasi Investasi Penanaman Modal Luar Negeri di Indonesia Tahun 2013-2018 (ribu US\$)

No	Provinsi	Realisasi Investasi Penanaman Modal Luar Negeri					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Aceh	94.200	31.100	21.200	134.500	23.200	71.200
2	Sumatera Utara	887.500	550.800	1.246.100	1.014.700	1.514.900	1.227.600
3	Sumatera Barat	75.000	112.100	57.100	79.300	194.400	180.800
4	Riau	1.304.900	1.369.500	653.400	869.100	1.061.100	1,032,900
5	Jambi	34.300	51.400	107.700	61.000	76.800	101.900
6	Sumatera Selatan	485.900	1.056.500	2.793.500	2.793.500	1.182.900	1.087.600
7	Bengkulu	22.300	19.300	20.600	55.700	138.700	136.600
8	Lampung	56.800	156.500	257.700	85.700	120.600	132.300
9	Kepulauan Bangka Belitung	112.400	105.000	82.700	52.700	153.100	46.300
10	Kepulauan Riau	315.700	392.100	640.400	519.100	1.031.500	831.300
11	DKI Jakarta	2.591.100	4.509.400	3.619.400	3.398.200	4.595.000	4.857.700
12	Jawa Barat	7.124.900	6.562.000	5.738.700	5.470.900	5.142.900	5.573.500
13	Jawa Tengah	464.300	463.400	850.400	1.030.800	2.372.500	2.372.700
14	DI Yogyakarta	29.600	64.900	89.100	19.600	36.500	81.300
15	Jawa Timur	3.396.300	1.802.500	2.503.400	1.941.000	1.566.700	1.333.400
16	Banten	3.720.200	2.034.600	2.542.000	2.912.100	3.047.500	2.827.300
17	Bali	390.900	427.100	495.800	450.600	886.900	1.002.500
18	Nusa Tenggara Barat	488.200	551.100	699.400	439.000	132.100	251.600
19	Nusa Tenggara Timur	9.900	15.100	69.900	58.200	139.000	100.400
20	Kalimantan Barat	650.000	966.100	1.335.700	630.700	568.400	491.900
21	Kalimantan Tengah	481.600	951.000	933.600	408.200	641.000	678.500
22	Kalimantan Selatan	260.600	502.500	961.200	249.400	243.800	129.200
23	Kalimantan Timur	1.335.400	2.145.700	2.381.400	1.139.600	1.285.200	587.500
24	Sulawesi Utara	65.700	98.400	88.000	382.800	482.900	295.900
25	Sulawesi Tengah	855.000	1.494.200	1.085.200	1.600.300	1.545.600	672.400
26	Sulawesi Selatan	462.800	280.900	233.300	372.500	712.800	617.200
27	Sulawesi Tenggara	86.400	161.800	145.000	376.100	693.000	672.900
28	Gorontalo	25.700	4.100	6.900	12.700	41.300	40.800
29	Sulawesi Barat	2.500	16.300	2.000	20.600	11.400	24.700
30	Maluku Utara	268.500	98.700	203.800	438.900	228.100	362.800
31	Papua Barat	32.000	153.400	258.600	514.500	84.700	286.900
32	Papua	2.360.000	1.260.600	897.000	1.168.400	1.924.100	1.132300
	Indonesia	28.617.500	28.529.700	29.275.900	28.964.100	32.239.800	29.307.900

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia, 2019

Pada tabel 1.2 diketahui bahwa realisasi investasi penanaman modal luar negeri (FDI) di Indonesia dari tahun 2013-2018. Dapat dilihat bahwa FDI mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Total FDI di Indonesia tahun 2013 ke 2014 mengalami penurunan dari US\$28.61 miliar ke US\$28,52 miliar. Pada tahun 2015 total FDI di Indonesia mengalami kenaikan yaitu sebesar US\$29,27 miliar akan tetapi kembali turun pada tahun 2016 sebesar US\$28,96 miliar. Sedangkan tahun 2017 total FDI kembali mengalami kenaikan sebesar US\$32,23 miliar dan mengalami penurunan lagi pada tahun 2018 yaitu sebesar US\$29,30 miliar. Salah satu penyebab turunannya FDI pada tahun 2018 dikarenakan pada tahun ini merupakan tahun politik di negeri ini, investor cenderung menunggu putaran pemilihan presiden hingga selesai. Dengan potensi besar yang dimiliki negara Indonesia, terutama disisi kekayaan sumber daya alam yang sangat berlimpah serta didukung oleh jumlah penduduk yang didominasi usia produktif, secara teoritis Indonesia mestinya dibanjiri oleh investor asing.

Bila diteliti lebih lanjut, banyak hambatan masuknya investasi asing ke Indonesia salah satunya yaitu masalah perizinan yang masih berbelit terutama di daerah. Selain itu faktor kelemahan lain yaitu infrastruktur yang kurang menunjang, sulitnya pembebasan lahan, maraknya pungutan liar, korupsi, kepastian hukum yang lemah serta yang paling penting yaitu produktivitas tenaga kerja yang rendah. Pemerintah diharapkan mampu membuka lapangan pekerjaan yang efektif peluang masyarakat untuk bekerja sehingga produktivitas bisa meningkat yang nantinya juga akan menyebabkan aliran investasi asing masuk ke Indonesia. Berikut adalah data tingkat partisipasi angkatan kerja yang ada di Indonesia.

Tabel 1.4 Angkatan Kerja Yang Telah Bekerja di Indoensia Tahun 2013-2018

NO	PROVINSI	Angkatan Kerja yang Telah Bekerja (Jiwa)					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Aceh	1.798.547	1.931.823	1.966.018	2.087.045	2.138.512	2.203.717
2	Sumatera Utara	5.751.682	5.881.371	5.962.304	5.991.229	6.365.989	6.728.431
3	Sumatera Barat	2.037.642	2.180.336	2.184.599	2.347.911	2.344.972	2.410.450
4	Riau	2.399.002	2.518.485	2.554.296	2.765.946	2.781.021	2.915.597
5	Jambi	1.423.624	1.491.038	1550403	1.624.522	1.657.817	1.721.362
6	Sumatera Selatan	3.532.932	3.692.806	3.695.866	3.998.637	3.942.534	3.963.870
7	Bengkulu	830.266	868.794	904.317	964.971	932.976	963.463
8	Lampung	3.449.307	3.673.158	3.635.258	3.931.321	3.896.230	4.060.377
9	Kepulauan Bangkal Belitung	583.102	604.223	623.949	686.830	672.618	701.366
10	Kepulauan Riau	824.567	819.656	836.670	859.813	896.931	901.019
11	DKI Jakarta	4.838.596	4.634.369	4.724.029	4.861.832	4.509.171	4.726.779
12	Jawa Barat	18.321.108	19.230.943	18.791.482	19.202.038	20.551.575	20.779.888
13	Jawa Tengah	16.132.890	16.550.682	16.435.142	16.511.136	17.186.674	17.245.548
14	DI Yogyakarta	1.867.708	1.956.043	1.891.218	2.042.400	2.053.168	2.118.392
15	Jawa Timur	19.081.995	19.306.508	19.367.777	19.114.563	20.099.220	20.449.949
16	Banten	4.605.847	4.853.992	4.825.460	5.088.497	5.077.400	5.332.496
17	Bali	2.268.708	2.272.632	2.324.805	2.416.555	2398307	2.490.870
18	Nusa Tenggara Barat	1.978.764	2.094.100	2.127.503	2.367.310	2.316.720	2.154.124
19	Nusa Tenggara Timur	2.095.683	2.174.228	2.219.291	2.277.068	2.320.061	2.411.533
20	Kalimantan Barat	2.106.514	2.226.510	2.235.887	2.287.823	2.303.198	2.346.881
21	Kalimantan Tengah	1.070.210	1.154.489	1.214.681	1.248.189	1.222.707	1.302.002
22	Kalimantan Selatan	1.821.327	1.867.462	1.889.502	1.965.088	1.975.161	2.021.666
23	Kalimantan Timur	1.619.118	1.677.466	1.423.957	1.581.239	1.540.675	1.618.285
24	Sulawesi Utara	957.292	980.756	1.000.032	1.110.564	1.040.826	1.095.145
25	Sulawesi Tengah	1.169.442	1.293.226	1.327.418	1.459.803	1.374.214	1.451.491
26	Sulawesi Selatan	3.351.908	3.527.036	3.485.492	3.694.712	3.598.663	3.774.924
27	Sulawesi Tenggara	975.879	1.037.419	1.074.916	1.219.548	1.160.974	1.207.488
28	Gorontalo	445.729	479.137	493.687	546.668	524.316	555.533
29	Sulawesi Barat	548.783	595.797	595.905	624.182	595.004	619.395
30	Maluku Utara	443.946	456.017	482.543	503.479	488.715	515.615
31	Papua Barat	341.741	378.436	380.226	402.360	402.526	417.544
32	Papua	1.527.933	1.617.437	1.672.480	1.664.485	1.699.071	1.777.207
Indonesia		110.201.792	114.026.375	113.897.113	117.447.764	120.067.946	122.982.407

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia, 2019

Pada tabel 1.3 diketahui bahwa total angkatan kerja yang telah bekerja di Indonesia dari tahun 2013-2018 mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Pada tahun

2013 ke 2014 total angkatan kerja yang telah bekerja di Indonesia mengalami peningkatan dari 110.201.792 jiwa ke 114.026.375 jiwa. Sedangkan pada tahun 2014 ke 2015 total angkatan kerja yang bekerja mengalami penurunan yaitu sebesar 113.897.113 jiwa. Sedangkan untuk tahun 2016, 2017 dan 2018 total angkatan kerja yang telah bekerja mengalami kenaikan setiap tahunnya yaitu sebesar 117.447.764 ke 120.067.946 jiwa dan 122.982.047 jiwa. Mahasiswa yang baru lulus kesulitan dalam mencari pekerjaan, hampir setengah dari jumlah total tenaga kerja di Indonesia hanya memiliki ijazah sekolah dasar. Fenomena yang terjadi sekarang yaitu semakin tingginya pendidikan semakin rendah partisipasinya dalam kekuatan kerja di Indonesia.

Saat ini banyak perusahaan mengeluh bahwa sumber daya manusia Indonesia terlalu lemah. Ini menyebabkan investor lebih suka berinvestasi di negara lain sehingga menyebabkan hilangnya peluang penciptaan lapangan pekerjaan di Indonesia.

Berdasarkan fenomena diatas, untuk mengetahui hubungan antara infrastruktur, foreign direct investment, dan kesempatan kerja di Indonesia, perlu adanya penelitian lebih lanjut, oleh karena itu penulis tertarik untuk membuat skripsi dengan judul **“Analisis Kausalitas Antara Infrastruktur, Foreign Direct Investment Dan Kesempatan Kerja Di Indonesia”**

B. Rumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah penelitian tentang analisis kausalitas antara infrastruktur, *foreign direct investment* dan kesempatan kerja di Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat kausalitas antara infrastruktur dan *foreign direct investment* di Indonesia ?
2. Apakah terdapat kausalitas antara infrastruktur dan kesempatan kerja di Indonesia ?
3. Apakah terdapat kausalitas antara *foreign direct investment* dan kesempatan kerja di Indonesia ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat dan menganalisis

1. Kausalitas antara infrastruktur dan *foreign direct investment* di Indonesia.
2. Kausalitas antara infrastruktur dan kesempatan kerja di Indonesia.
3. Kausalitas antara *foreign direct investment* dan kesempatan kerja di Indonesia.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini diharapkan antara lain:

1. Bagi penulis sendiri untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.
2. Sebagai masukan bagi pemerintah dalam mengambil keputusan atau kebijakan terhadap kesejahteraan masyarakat di Indonesia.

3. Pengembangan Ilmu Ekonomi khususnya terkait dengan kajian Ekonomi Kesejahteraan Masyarakat.

BAB II

KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

A. Kajian Teori

1. Modal

1.1 Modal

Menurut Mankiw (2003) jika mempunyai alat-alat untuk bekerja maka para pekerja akan lebih produktif. Infrastruktur dan peralatan yang digunakan untuk memproduksi atau menghasilkan barang dan jasa disebut modal fisik. Hal serupa juga dijelaskan dalam Todaro (2011) bahwa salah satu upaya mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah adalah kebijakan fiskal. Kebijakan fiskal adalah upaya upaya pemerintah untuk mengendalikan perekonomian melalui penerimaan dan pengeluaran pemerintah. Belanja langsung dan belanja tidak langsung merupakan pengeluaran dari pemerintah. Salah satu belanja tidak langsung yaitu belanja infrastruktur.

Akumulasi modal adalah pendapatan sekarang yang digunakan untuk memperbesar output pada masa mendatang ditambah dengan gabungan investasi baru yang mencakup lahan, sumber daya manusia serta peralatan fiskal. Investasi produktif yang bersifat langsung tersebut harus ditunjang dengan investasi “infrastruktur” ekonomi dan sosial. Diantaranya yaitu pembangunan jalan-jalan raya, perbaikan air bersih, penyediaan listrik, perbaikan sanitasi, pembangunan fasilitas ekonomi serta peningkatan kualitas sumber daya manusia .(Todaro, 2011).

Infrastruktur juga disebut sebagai modal atau kapital. Infrastruktur dikategorikan juga sebagai social overhead capital. Berbeda dengan modal yang mempengaruhi produksi secara langsung, selain untuk memperluas stok modal, perluasan juga dilakukan untuk meningkatkan produktivitas perekonomian serta memperbaiki taraf hidup masyarakat luas. Wujud dari public capital (modal public) yang terbentuk dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah seperti jalan, jembatan, sistem pengairan, sistem saluran pembuangan dan lain-lain dalam ilmu ekonomi disebut dengan infrastruktur.(Mankiw, 2003).

1.2 Infrastruktur

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 38/2015 mendefenisikan infrastruktur sebagai salah satu teknis, fisik, sitem, perangkat keras dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat serta mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik. Definisi infrastruktur dalam kamus besar bahasa Indonesia, dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Infrastruktur secara umum meliputi fasilitas-fasilitas barang publik yang dierti pembangunan jalan, irigasi, air bersih, transportasi serta pendidikan dan kesehatan (Prapti, 2015)^[3]. Infrastruktur merupakan kebutuhan fisik yang dibutuhkan oleh masyarakat suatu negara atau daerah untuk menunjang aktifitas perekonomian masyarakat.

Dengan adanya pembentukan modal baik itu melalui pembangunan overhead ekonomi dan overhead sosial (jalan, jembatan, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain) hal ini bisa mengatasi rendahnya pendapatan yang mengakibatkan kurangnya permintaan, produksi dan investasi sehingga akan menghasilkan peningkatan output nasional serta kesempatan kerja.

Familioni (2004) menyebutkan bahwa infrastruktur terdiri atas dua yaitu infrasturktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi terdiri dari utilitas public yaitu listrik, suplai air bersih, sanitasi, telekomunikasi, saluran pembuangan, gas, angkutan kota, jalan kereta api serta bandara. Sedangkan untuk infrastruktur sosial terdiri atas infrastruktur pendidikan dan kesehatan.

Menurut Posumah (2015) perkembangan sosial dan kegiatan ekonomi wilayah, prasarana serta infrastruktur perlun di tingkatkan karena pembangunan tidak dapat berjalan dengan lancar jika prasarana infrastruktur tidak tersedia dengan baik, setiap aspek kehidupan sosial maupun ekonomi mempunyai prasarananya sendiri yang merupakan satuan terbesar dan alat utama dalam berbagai kegiatan, oleh sebab itu dalam mensukseskan pembangunan setiap lembaga sosial dan sektor kehidupan ekonomi harus memperhatikan infrastrukturnya^[4].

Belanja modal yang dilakukan oleh pemerintah diyakini dapat menyerap tenaga kerja, menggerakkan sector riil, meningkatkan permintanaan konsumsi masyarakat dan pemerintah dan memicu peningkatan kegiatan produksi.

Selain itu, infrastruktur memiliki ubungan yang erat dengan penyerapan tenaga kerja dan memiliki peran masing-masing yang penting di suatu daerah dalam memperlancar kegiatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. (Awandari, 2016).

2. Investasi

2.1 Pengertian Investasi

Banyak ahli ekonomi meyakini bahwa tak ada pembangunan tanpa investasi karena investasi merupakan salah satu faktor utama yang paling penting dalam pembangunan ekonomi di suatu daerah. Tujuan utama para investor untuk berinvestasi yaitu untuk memperoleh keuntungan dimasa yang akan datang.

Mankiw (2007) berpendapat bahwa investasi merupakan barang-barang yang dibeli yang dipergunakan untuk masa depan. Investasi tersebut terdiri dari 3 macam yaitu investasi tetap bisnis (business fixed investment) investasi residensia (residential investment) dan investasi persediaan (inventory investment). Dalam teori klasik, investasi digunakan sebagai alat untuk meningkatkan kemampuan masyarakat dalam melakukan produksi. Nantinya dengan meningkatnya produksi yang dilakukan oleh masyarakat maka akumulasi modal yang terbentuk akan meningkatkan investasi. Menurut ahli ekonomi klasik investasi merupakan fungsi dari tingkat bunga. Semakin tinggi tingkat bunga yang berlaku maka keinginan untuk melakukan investasi akan semakin menurun.

Dalam teori Keynes investasi hanya bergantung pada 2 faktor yaitu tingkat bunga dan perkiraan tingkat keuntungan maksimal yang diharapkan dari sebuah investasi. Menurut Keynes besarnya investasi yang dilakukan tidak hanya tergantung pada tinggi atau rendahnya tingkat bunga akan tetapi hal tersebut juga bergantung pada tinggi atau rendahnya pendapatan yang diterima oleh rumah tangga. Semakin tinggi pendapatan yang diterima oleh rumah tangga maka semakin tinggi pula investasi yang akan dilakukan. (Mankiw, 2007)

2.2 Penanaman Modal Asing Langsung (FDI)

Investasi luar negeri memiliki 2 jenis. Pertama Investasi Asing Langsung (FDI) dan Investasi Portofolio Luar Negeri (*Foreign Portofolio Investment*). FDI yaitu modal yang dimiliki dan dioperasikan oleh entitas luar negeri sedangkan portofolio yaitu investasi yang dilakukan oleh luar negeri namun dioperasikan oleh warga domestic.

Penanaman modal asing merupakan suatu usaha yang dilakukan oleh pihak luar dengan cara menanamkan modal di suatu negara yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan melalui penciptaan produksi atau jasa .

Menurut UU Republik Indonesia No 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal Asing menyebutkan bahwa “ Penanaman modal asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh pihak asing baik yang menggunakan modal asing secara keseluruhan maupun yang bekerjasama dengan penanam modal

dalam negeri”. Pengertian penanaman modal asing di dalam Undang-Undang ini hanya meliputi penanaman modal asing secara langsung berdasarkan ketentuan Undang-undang untuk menjalankan perusahaan di Indonesia secara tidak langsung dapat diartikan bahwa pemilik modal atau investor menanggung resiko secara langsung dari penanaman modal tersebut.

Dalam teori investasi Harrod-Domar, yang paling penting dalam menentukan pertumbuhan ekonomi yaitu pembentukan modal atau investasi yang dilakukan. Salah satu pembentukan modal yaitu dari akumulasi tabungan. Menurut Harrod-Domar selain dipandang sebagai pengeluaran yang akan dan mampu menambah suatu perekonomian untuk menghasilkan barang dan jasa, pembentukan modal juga sangat mampu dalam meningkatkan permintaan efektif masyarakat. (Todaro, 2011).

Menurut Krugman dan Obsfeld (2004) menyebutkan bahwa penanaman modal asing merupakan arus modal Internasional dimana perusahaan yang berada di suatu negara ingin memperluas atau membangun perusahaan di negara lain. Salah satu cirri dari penanaman modal asing yaitu penanaman modal ini tidak hanya melibatkan pemindahan sumber dayanya saja akan tetapi juga pengendaliannya. Penanaman modal asing dapat berupa pembukaan pabrik baru ataupun cabang dari perusahaan sebelumnya yang mana ini akan berdampak positif terhadap pembukaan lapangan pekerjaan baru di wilayah tersebut.

Bila dibandingkan dengan investasi portofolio, FDI lebih banyak mempunyai keunggulan. FDI yang memiliki sifat jangka panjang akan member andil dalam membuka lapangan pekerjaan, alih keterampilan manajemen dan teknologi. Lapangan pekerjaan ini sangat penting diperhatikan mengingat masalah penyediaan kesempatan kerja merupakan masalah yang cukup pelik bagi pemerintah.

Faktor-faktor yang mempengaruhi investor asing untuk menanamkan modalnya di Indonesia yaitu:

- a) Sumber daya alam seperti hasil hutan , gas, minyak bumi dan tambang, letak geografis dan kebudayaan
- b) Faktor stabilisasi politik dan perekonomian.
- c) Faktor kebijakan pemerintah.
- d) Faktor infrastruktur seperti jalan, pelabuhan, bandara, kereta api, pembangkit listrik dan lain-lain.
- e) Kemudahan dalam mengurus perizinan hingga memberikan potongan pajak dalam rangka meningkatkan agar investor asing ke Indonesia.

3. Kesempatan Kerja

Menurut Undang-Undang Ketenagakerjaan tahun 2003 kesempatan kerja mengandung pengertian bahwa kesempatan kerja atau lapangan pekerjaan yang tersedia untuk para bekerja akibat dari suatu kegiatan produksi. Sedangkan menurut Badan Pusat Statistik, kesempatan kerja yaitu banyaknya

orang yang mampu di tampung untuk bekerja pada suatu perusahaan atau instansi terkait. Kesempatan kerja ini akan bisa menampung semua tenaga kerja yang bersedia apabila lapangan tersedia atau seimbang dengan banyaknya tenaga kerja yang tersedia.

Kesempatan kerja ini identik dengan sasaran pembangunan nasional khususnya pembangunan ekonomi. Disebabkan karena kesempatan kerja merupakan sumber pendapatan bagi para mereka yang memperoleh pekerjaan, disamping juga merupakan sumber dari peningkatan Nasional melalui peningkatan Produk Nasional Bruto. Oleh karena itulah dalam GBHN pun disebutkan bahwa tujuan Pembangunan Nasional di samping meningkatkan produksi nasional, maka pertumbuhan ekonomi harus mempercepat pula pertumbuhan lapangan pekerjaan, karena kesempatan kerja bukan saja memiliki nilai ekonomis, tetapi juga mengandung nilai kemanusiaan dengan menumbuhkan rasa harga diri, sehingga memberikan isi kepada asas kemanusiaan.(Sevtia, 2011).

Mulyadi (2003) kesempatan kerja bisa diartikan sebagai permintaan tenaga kerja yaitu suatu kondisi yang memperlihatkan adanya ketersediaan lapangan kerja yang siap diisi oleh para pencari kerja (penawar kerja). Pertumbuhan angkatan kerja yang mungkin masih sangat tinggi dan keterbatasan kesempatan kerja akan menyebabkan semakin tingginya tingkat pengangguran. Secara tetap pertumbuhan angkatan kerja ini masih selalu lebih tinggi jika dibandingkan dengan pertumbuhan penduduk. Selain itu angkatan

kerja yang termasuk setengah menganggur masih saja tetap tinggi. Hal ini membuktikan bahwa produktivitas para tenaga kerja tersebut masih belum optimal. Dimana kesempatan kerja merupakan perbandingan antara jumlah angkatan kerja yang bekerja terhadap angkatan kerja.

Konsep angkatan kerja adalah seluruh penduduk usia kerja yang masuk kedalam lingkaran yang menganggur atau sedang mencari pekerjaan. Sedangkan kategori bukan angkatan kerja adalah individu-individu yang masih sekolah, ibu rumah tangga serta penerima pendapatan. Sedangkan pengertian angkatan kerja menurut Badan Pusat Statistik (BPS) adalah:

- a. Mereka yang selama satu minggu sebelum pencacahan melakukan suatu pekerjaan dengan mendapat penghasilan atau keuntungan yang lamanya hari bekerjanya yaitu selama dua hari.
- b. Mereka selama satu minggu sebelum pencacahan tidak melakukan pekerjaan atau bekerja kurang dari dua hari, akan tetapi mereka adalah pekerja tetap pada kantor pemerintah atau swasta yang sedang tidak masuk kerja seperti cuti, mogok, sakit, petani-petani yang mengusahakan tanah pertanian yang tidak bekerja karena alasan hujan untuk menggarap sawahnya dan sebagainya, orang-orang yang bekerja di bidang keahlian seperti dokter, tukang cukur, tukang pijat, dalang dan sebagainya.

B. Hubungan Antar Variabel

1. Hubungan Infrastruktur dan Foreign Direct Investment (FDI) di Indonesia.

Hubungan antara infrastruktur dengan FDI yaitu bersifat positif, maksudnya yaitu apabila semakin baik infrastruktur maka berpengaruh terhadap meningkatnya investasi asing ke Indonesia. Hal ini dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta juga dapat membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat Indonesia.

Investasi merupakan salah satu faktor penting untuk pertumbuhan ekonomi suatu negara. Salah satu penyebab masuknya investasi asing ke Indonesia yaitu faktor infrastruktur dimana infrastruktur yang baik akan mempengaruhi kelancaran distribusi output kepada konsumen. Todaro (2011) menyebutkan bahwa investasi merupakan salah satu variabel yang penting yang mana bisa mendorong pertumbuhan ekonomi di suatu negara. Perekonomian bisa tumbuh karena adanya investasi yang merupakan tambahan netto dalam persediaan modal.

Berdasarkan penelitian Permana dan Alla (2010) menjelaskan bahwa infrastruktur panjang jalan beraspal berpengaruh terhadap investasi. Dalam hal ini baiknya infrastruktur panjang jalan beraspal akan berpengaruh terhadap proses produksi hingga proses pendistribusian kepada konsumen menjadi efisien. Rendahnya daya saing serta daya tarik investasi yang lemah menjadi

salah satu penyebab infrastruktur belum mengalami perbaikan atau cenderung lebih mengalami penurunan.

Berdasarkan penelitian Saidi (2016) menjelaskan bahwa variabel infrastruktur mempunyai pengaruh signifikan terhadap FDI yang mana ketika ukuran total jaringan jalan di Tunisia meningkat sebesar 1%, volume arus masuk FDI dapat meningkat sebesar 0,142%. Temuan ini sesuai dengan Saidi dan Hammami (2011) yang menunjukkan peran transportasi dan logistik dalam daya tarik FDI di negara-negara berkembang^[5].

Menurut penelitian Sagita (2013) menjelaskan bahwa investasi asing (FDI) tidak memiliki hubungan kausalitas dengan infrastruktur. Hal ini menunjukkan bahwa keputusan investor asing untuk berinvestasi di Indonesia tidak dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur jalan yang ada^[6].

2. Hubungan Infrastruktur dan Kesempatan Kerja di Indonesia

Umumnya suatu pembangunan yang dilakukan oleh suatu negara bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, memperluas kesempatan kerja, serta menciptakan kesejahteraan bagi masyarakat. Canning dan Pedroni (2004) menyatakan bahwa salah satu efek dari tersedianya infrastruktur seperti jalan, sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Infrastruktur juga memiliki keterkaitan dengan ketenagakerjaan^[7]. Nugraheni (2012) menyatakan bahwa apabila belanja modal benar-benar di prioritaskan untuk pembangunan infrastruktur, maka akan berkontribusi penuh terhadap perekonomian regional. Pembangunan infrastruktur diyakini dapat mampu

menggerakkan sektor riil, meningkatkan konsumsi masyarakat dan pemerintah, menyerap tenaga kerja, serta memicu kegiatan produksi di suatu daerah.

Menurut Todaro (2011) kenaikan kuantitas dan kualitas tenaga kerja, penambahan modal serta penyempurnaan teknologi merupakan sumber dari pertumbuhan output.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Awandari (2016) menjelaskan bahwa infrastruktur memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kesempatan kerja. Hal ini menegaskan bahwa infrastruktur merupakan kunci untuk mengurangi kemiskinan karena dengan adanya infrastruktur yang memadai dapat memudahkan masyarakat dalam mengakses lapangan pekerjaan baru.

3. Hubungan Foreign Direct Investment dan Kesempatan Kerja di Indonesia

Simanjuntak (2005) menyatakan bahwa pertambahan permintaan masyarakat terhadap barang yang akan di konsumsi akan berpengaruh terhadap peningkatan permintaan terhadap tenaga kerja. Untuk mendukung peningkatan kesempatan kerja maka dibutuhkan investasi asing di Indonesia agar dengan adanya investasi tersebut maka peluang untuk membuka lapangan pekerjaan akan semakin besar, hal ini akan berdampak terhadap besarnya peluang kesempatan kerja.

FDI sebagai salah satu bentuk investasi atau akumulasi modal dapat mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi yang mana akan berdampak

terhadap permintaan tenaga kerja. Naiknya investasi secara tidak langsung akan berdampak pada peningkatan output. Kenaikan output ini akan menaikkan pula input produksi salah satunya adalah permintaan tenaga kerja.

Menurut Todaro (2011) investasi merupakan komponen penting untuk pembangunan ekonomi. Komponen tersebut seperti percepatan pertumbuhan ekonomi diantaranya akumulasi modal, kemajuan teknologi, pertumbuhan populasi, investasi yang mana menjadi faktor dominan dalam memperbaiki dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan kualitas sumber daya fisik. Menurut Budiarto dan Henry (2015) investasi yang berorientasi pada padat modal memiliki dampak terhadap penurunan penyerapan tenaga kerja. Akan tetapi, apabila investasi berada dan digunakan terhadap padat karya maka kesempatan kerja akan mengalami peningkatan.^[8]

Menurut Sulistyowati (2011) sumber daya manusia yang efektif yaitu salah satu syarat tercapainya pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Kesempatan kerja dan kesejahteraan masyarakat memiliki hubungan yang erat yang mana kesempatan kerja menggambarkan jumlah penduduk yang bisa bekerja yang nantinya akan menggambarkan peran masyarakat dalam mencapai tujuan pembangunan yaitu mencapai kesejahteraan masyarakat.

C. Penelitian Terdahulu

Agar mendukung penelitian yang sedang dilakukan oleh penulis, maka sangat diperlukan penelitian sebelumnya. Penelitian yang relevan ini

mengurai tentang pendapat serta hasil penelitian terdahulu terkait dengan masalah yang diteliti oleh penulis.

- 1) Awandari (2016) dalam hasil analisis penelitian yang dilakukannya menunjukkan bahwa infrastruktur, investasi dan pertumbuhan ekonomi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesempatan kerja. Sedangkan infrastruktur, pertumbuhan ekonomi dan kesempatan kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat.
- 2) Saidi (2016) dalam penelitiannya menemukan bahwa ketika ukuran total jaringan jalan di Tunisia meningkat sebesar 1%, volume arus masuk FDI dapat meningkat sebesar 0,142%. Juga, dapat dikatakan bahwa daya tarik teritorial FDI secara signifikan dipengaruhi oleh infrastruktur transportasi pada dasarnya jalan.
- 3) Penelitian Ilhamdi, dkk (2015) tentang pengaruh foreign direct investment dan AFTA terhadap kesempatan kerja sektoral di ASEAN 5. Hasil analisis menunjukkan bahwa fdi, pdb, upah dan AFTA berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesempatan kerja.^[9]
- 4) Penelitian yang dilakukan oleh Ningrum (2008) tentang penanaman modal asing dan penyerapan tenaga kerja di sector industri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa :Pertama, industri kimia dan farmasi memberikan sedikit kontribusi dalam penyerapan tenaga kerja. Kedua, industri tekstil adalah industri yang paling besar menyerap tenaga kerja walaupun memiliki nilai investasi kecil terhadap total PMA, sehingga industri tersebut termasuk dalam kategori industri yang paling efisien. Terakhir,

analisa pool/east square regression memperlihatkan bahwa dibutuhkan investasi sebesar US\$ 370 PMA untuk menyerap setiap satu tenaga kerja^[10].

D. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual dimaksud sebagai konsep untuk menjelaskan, menerapkan, dan menentukan persepsi keterkaitan antara variabel yang diteliti berdasarkan permasalahan dengan berpijak pada kajian teori diatas. Keterkaitan variabel yang diteliti adanya hubungan variabel infrastruktur (Y1), FDI (Y2) dan kesempatan kerja (Y3).

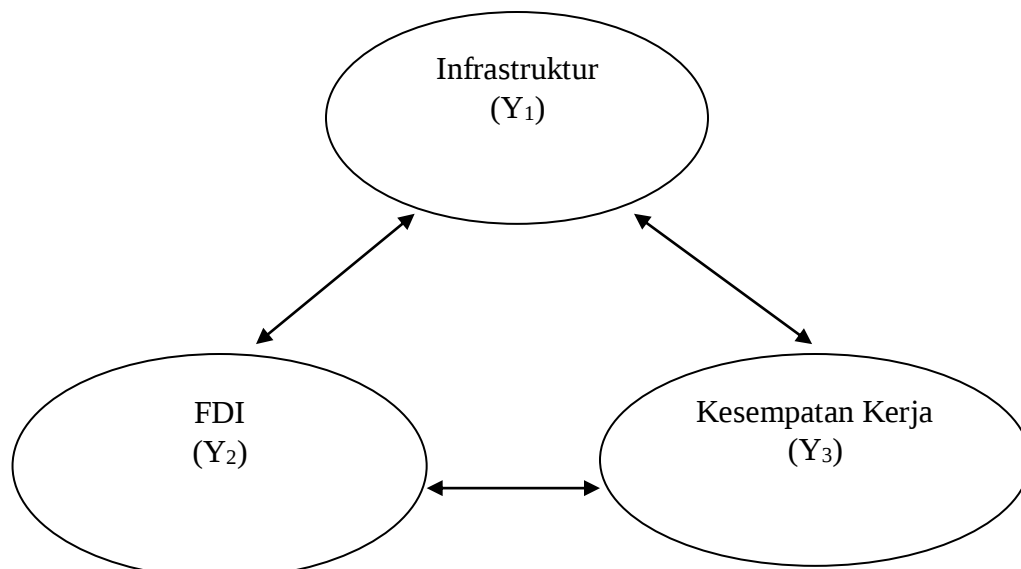
Adanya infrastruktur dengan indikator total panjang jalan diduga memiliki hubungan positif terhadap foreign direct investment dengan indikator realisasi investasi penanaman modal luar negeri di Indonesia. Artinya, semakin tercapainya target infrastruktur dengan berindikatorkan total panjang jalan di Indonesia maka akan semakin meningkat pula masuknya investasi asing di Indonesia dan begitu sebaliknya. Hal ini terjadi karena semakin baiknya infrastruktur jalan maka akan mengundang para investor asing untuk menanamkan modalnya ke Indonesia sehingga dapat memicu pertumbuhan ekonomi.

Foreign direct investment (FDI) dengan indikator realisasi investasi penanaman modal luar negeri diduga memiliki hubungan positif terhadap kesempatan kerja dengan indikator angkatan kerja yang telah bekerja di Indonesia. Artinya, semakin meningkat investasi asing dengan

berindikasikan tingkat realisasi investasi penanaman modal luar negeri di Indonesia maka akan semakin meningkat pula kesempatan kerja di Indonesia dengan indikator angkatan kerja yang telah bekerja. Hal ini terjadi karena dengan masuknya investasi asing ke Indonesia maka pertumbuhan output juga akan mengalami peningkatan yang mana nantinya pertumbuhan output ini akan berdampak juga pada peningkatan input salah satunya yaitu tenaga kerja sehingga mengakibatkan terbukanya lapangan pekerjaan di Indonesia.

Adanya infrastruktur dengan indikator total panjang jalan diduga memiliki hubungan positif terhadap kesempatan kerja dengan indikator angkatan kerja yang telah bekerja di Indonesia. Artinya, semakin tercapainya target infrastruktur dengan berindikasikan total panjang jalan di Indonesia maka akan semakin meningkat pula kesempatan kerja di Indonesia dengan indikator angkatan kerja yang telah bekerja, akan tetapi kesempatan kerja tidak memiliki hubungan dengan tingkat pembangunan infrastruktur dengan indikator total panjang jalan di Indonesia.

Maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur, fdi dan kesempatan kerja di Indonesia memiliki hubungan antara satu dan lainnya. Berdasarkan penjelasan diatas, maka kerangka konseptual dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Hubungan Antara Infrastruktur, Kunjungan Wisatawan dan Kesempatan Kerja Di Indonesia

E. HIPOTESIS

Berdasarkan kajian teoritis dan kerangka konseptual diatas, maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dengan foreign direct investment (FDI).

$H_0 : \beta_1 = 0$ (tidak berpengaruh signifikan)

$H_a : \beta_1 \neq 0$ (berpengaruh signifikan)

2. Terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dengan kesempatan kerja.

$H_0 : \beta_1 = 0$ (tidak berpengaruh signifikan)

$H_a : \beta_1 \neq 0$ (berpengaruh signifikan)

3. Terdapat hubungan kausalitas antara foreign direct investment (FDI) dengan kesempatan kerja.

$H_0 : \beta_1 = 0$ (tidak berpengaruh signifikan)

$H_a : \beta_1 \neq 0$ (berpengaruh signifikan).

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilaksanakan pada penelitian ini yang menggunakan metode VAR, maka dapat di simpulkan dengan hasil sebagai berikut:

1. Hasil pengujian Kausalitas Granger memperlihatkan bahwa tidak tedapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dengan FDI di Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai probabilitas infrastruktur terhadap FDI 0,4352 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,4352 > 0,05$) serta nilai probabilitas FDI terhadap infrastruktur 0,6802 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,6802 > 0,05$).
2. Hasil pengujian Kausalitas Granger memperlihatkan bahwa terdapat hubungan kausalitas antara infrastruktur dan kesempatan kerja di Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai probabilitas infrastruktur terhadap kesempatan kerja yaitu sebesar 0,0207 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,0207 < 0,05$) serta nilai probabilitas kesempatan kerja terhadap infrastruktur sebesar 0,0120 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,0120 < 0,05$).
3. Hasil pengujian Kausalitas Granger memperlihatkan bahwa tidak terdapat hubungan kausalitas antara FDI dengan kesempatan kerja di Indonesia. Hal ini dapat di lihat oleh nilai probabilitas infrastruktur terhadap FDI sebesar

0,9929 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,9929 > 0,05$) serta nilai probabilitas FDI terhadap infrastruktur sebesar 0,902 dengan nilai $\alpha = 0.05$ ($0,0902 > 0,05$).

B. Saran

Berdasarkan uraian dari pembahasan dan kesimpulan mengenai kausalitas infrastruktur, FDI dan kesempatan kerja di Indonesia, oleh sebab itu peneliti mengemukakan beberapa saran yaitu sebagai berikut :

1. Pemerintah seharusnya perlu meningkatkan kuantitas dan kualitas infrastruktur yang ada serta pemerataan pembangunan infrastruktur di setiap wilayah di Indonesia. Hal ini agar tidak terjadi ketimpangan antar pembangunan infrastruktur di wilayah Indonesia.
2. Perlunya kebijakan dari pemerintah agar investor dalam menanamkan modal di Indonesia tidak berbelit. Dengan mempermudah investor masuk hal ini akan meningkatkan FDI ke Indonesia. Meningkatnya FDI nantiya juga akan membantu perekonomian di Indonesia.
3. Perlunya perluasan lapangan pekerjaan agar terciptanya kesempatan kerja untuk masyarakat. Ini salah satu peran pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat salah satunya caranya yaitu dengan membangun infrastruktur yang memadai baik kuantitas maupun kualitasnya sehingga para investor tertarik untuk berinvestasi di Indonesia yang mana nantinya akan berpeluang membuka lapangan pekerjaan di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Amri, Khairul dan Muliadi. 2019. “ *Infrastruktur Jalan, Belanja Modal, dan Kesempatan Kerja : Bukti Data Panel Kabupaten Kota di Aceh*”. Jurnal Manajemen dan Sains, Universitas Batanghari.
- Ariefianto, Moch Doddy, 2012. *Ekonometrika, Sensi dan Aplikasi dengan menggunakan Eviews*. Jakarta: Erlangga.
- Awandari, Luh Putu. 2016. “*Pengaruh Infrastruktur, Investasi, dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Kesempatan Kerja*,” *EP Unud*, vol. 5, no. 12, pp. 1435–1462, 2016.
- Badan Pusat Statistik. *Indonesia Dalam Angka 2000-2018* BPS Sumatera Barat. Sumatera Barat
- Budiarto. A and Henry Urmila Dewi. 2015. “*Pengaruh Pdrb Dan Upah Minimum Provinsi Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Melalui Mediasi Investasi Di Provinsi Bali*,” *E-Jurnal EP Unud*, 4 [10] 1219-1246, pp. 1219–1246, 2015.
- Canning. D and Pedroni. P, “*The effect of infrastructure on long run economic growth*,” *Harvard Univ.*, pp. 1–30, 2004.
- Chaerunnisa. 2014. *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sukabumi: Periode Tahun 1990-2012*. Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor. Bogor
- Familioni.K.A. 2004. *The role of Economic and sosial infrastructure in economic development. A Global View*
- Garin, A. 2019. “*Putting America to work, where? Evidence on the effectiveness of infrastructure construction as a locally targeted employment policy*,” *J. Urban Econ.*, vol. 111, pp. 108–131, 2019, doi: 10.1016/j.jue.2019.04.003.
- Hana. R. A, dkk. 2018. “*Kausalitas Infrastruktur Transportasi , Foreign Direct Investment (Fdi) Dan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia*,” vol. 1, no. September, pp. 659–672, 2018.
- Hapsari S, Tunjung. 2011. *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Petumbuhan Ekonomi Indonesia*. Skripsi FEB Uin Syarif Hidayatullah. Jakarta
- Ilhamdi, dkk. 2018 .“*Pengaruh Foreign Direct Investment Dan Afta Terhadap Kesempatan Kerja Sektoral Di Asean 5*,” *J. Ekon. Dan Kebijak. Pembang.*, vol. 4, no. 2, pp. 140–152, 2018, doi: 10.29244/jekp.4.2.140-152.