

PROBLEMATIKA DAN UPAYA PEMERINTAH PROVINSI NTT DALAM MENGAKSELERASI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR



Sumber gambar: <https://www.lintasntt.com>

I. PENDAHULUAN

Presiden menetapkan lima arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi Nawacita dan pencapaian sasaran Visi Indonesia 2045, diantaranya Pembangunan Infrastruktur. Strategi pembangunan infrastruktur, diantaranya infrastruktur ekonomi yaitu:¹

1. Konektivitas:

- a. Darat: jalan tol, jalan baru, jalan trans pulau 3T (tertinggal, terdepan dan terluar) dan pelabuhan penyeberangan baru;
- b. Kereta api: kereta api kecepatan tinggi dan kereta api angkutan barang;
- c. Laut: jaringan pelabuhan utama terpadu;
- d. Udara: bandara baru, jembatan udara.

2. Sektor ekonomi: industri pengolahan; jasa dan pariwisata; pertanian perkebunan kawasan/klaster kelautan-perikanan.

Highlight sasaran infrastruktur ekonomi 2024 adalah: kereta api kecepatan tinggi pulau jawa; kereta api; jaringan pelabuhan utama terpadu, meningkatkan standarisasi kinerja dan pengelolaan pelabuhan terpadu; 43 rute jembatan udara; 2.500 km jalan

¹ Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Lampiran I, Bab I

tol baru dan/atau beroperasi; 3.000 km jalan nasional baru; 97% kondisi mantap jalan nasional; 1,9 jam/100 km waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau; 27% rute pelayaran yang saling terhubung (*loop*).²

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu pilihan strategis dalam rangka mempercepat pertumbuhan dan pemerataan ekonomi Indonesia. Jaringan jalan sebagai moda utama angkutan penumpang dan logistik, dihadapkan pada tantangan belum memadainya kualitas prasarana jalan serta masih kurangnya ketersediaan jaringan jalan untuk mendukung pengembangan wilayah. Dari aspek kualitas, terdapat ketimpangan antara jalan nasional dengan jalan daerah. Kualitas jalan yang ada juga belum ditunjang sepenuhnya dengan penyediaan kelengkapan jalan yang memadai, terutama drainase yang merupakan kelengkapan penting dalam mencegah kerusakan jalan akibat genangan air. Ketersediaan jaringan jalan yang ada belum memadai dalam mendukung pengembangan wilayah, baik untuk mendukung pertumbuhan ekonomi maupun pemerataan pembangunan. Ketersediaan jaringan jalan pada daerah 3T, masih belum memadai untuk mendukung aksesibilitas masyarakat.³

Prioritas Nasional (PN) 5 dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP) Tahun 2024 adalah memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar. Sasaran PN 5 adalah:

1. Meningkatnya penyediaan infrastruktur layanan dasar dengan mendorong: rumah tangga yang menempati hunian layak dan terjangkau; penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan per 10.000 kendaraan terhadap angka dasar tahun 2010; persentase luas daerah irigasi yang dimodernisasi (kumulatif); dan persentase pemenuhan kebutuhan air baku (kumulatif).
2. Meningkatnya konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan akses menuju pelayanan dasar dengan mendorong: waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau; persentase rute pelayaran yang saling terhubung (*loop*); kondisi Jalur kereta api sesuai standar *Track Quality Index (TQI)* kategori 1 dan 2; dan persentase capaian *On Time Performance (OTP)* transportasi udara.

² *Ibid.* Lampiran I, Bab I

³ *Ibid.* Lampiran I, Bab VI

3. Meningkatnya layanan infrastruktur perkotaan dengan mendorong: jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan; dan persentase rumah tangga yang menempati hunian layak dan terjangkau di perkotaan.
4. Meningkatnya layanan energi dan ketenagalistrikan dengan mendorong: rasio elektrifikasi; rata-rata pemenuhan kebutuhan (konsumsi) listrik; dan penurunan emisi gas rumah kaca sektor energi.
5. Meningkatnya layanan infrastruktur TIK (Teknologi Informasi dan Komunikasi) dengan mendorong persentase populasi yang dijangkau oleh jaringan bergerak pita lebar (4G).⁴

Pembangunan infrastruktur merupakan tulang punggung kemajuan suatu daerah. Infrastruktur yang baik adalah kunci untuk membangun ekonomi yang kuat, meningkatkan akses ke layanan pendidikan dan kesehatan, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat.⁵ Pembangunan infrastruktur tidak hanya berdampak pada sektor transportasi, tetapi juga pada sektor lainnya seperti energi, telekomunikasi dan air. Inisiatif proyek strategis seperti pembangunan bendungan dan pembangkit listrik berskala besar telah meningkatkan ketersediaan energi, mendukung keberlanjutan industri dan meningkatkan daya saing Indonesia di tingkat global.⁶

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi sehingga dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Ketersediaan infrastruktur dinilai penting guna mendorong perekonomian karena mendukung peningkatan produktivitas daerah. Namun, ketersediaan infrastruktur di NTT masih kurang memadai dan belum optimal. Dampak dari kekurangan infrastruktur serta kualitasnya yang rendah menyebabkan terhambatnya pertumbuhan ekonomi dan tenaga kerja. Ketersediaan infrastruktur yang memadai dapat menjadi salah satu faktor yang mendukung pertumbuhan ekonomi, sehingga dapat mempercepat distribusi barang produksi dan mengurangi ketimpangan pendapatan antarwilayah. Ketersediaan infrastruktur di NTT perlu menjadi perhatian khusus bagi pemerintah.

⁴ Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2023 tentang Rancangan Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2024, Lampiran

⁵ <https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/46913/t/Komisi%20V%20Tinjau%20Permasalahan%20Infrastruktur%20di%20NTT>, 05 Oktober 2023, diakses 04 September 2024

⁶ https://www.setneg.go.id/baca/index/pembangunan_infrastruktur_dorong_pertumbuhan_ekonomi_indonesia, 29 Januari 2024, diakses 04 September 2024

Pembangunan infrastruktur merupakan *public service obligation*, yaitu sesuatu yang seharusnya menjadi kewajiban pemerintah karena infrastruktur merupakan prasarana publik paling utama dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu wilayah. Investasi pemerintah dalam bentuk infrastruktur sangat diperlukan sebagai penunjang untuk meningkatkan perekonomian.⁷

Infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas yang dapat memperlancar aktivitas ekonomi dan perdagangan, seperti komunikasi, jaringan air dan sistem pasokan energi. Infrastruktur merupakan investasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam bentuk modal publik seperti jalan, jembatan dan sistem saluran pembuangan. Infrastruktur yang memadai sangat diperlukan untuk meningkatkan perekonomian suatu wilayah. Infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi.⁸

Infrastruktur ekonomi, merupakan pembangunan fisik yang menunjang aktivitas ekonomi meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air bersih, sanitasi, gas); *public work* (jalan, bendungan, irigasi, drainase) dan sektor transportasi (jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, lapangan terbang).⁹ Penyediaan infrastruktur dapat menciptakan peluang usaha dan meningkatkan pendapatan masyarakat melalui peningkatan kapasitas produksi, misalnya ketersediaan dan reliabilitas ketersediaan air oleh jaringan irigasi. Ketimpangan pendapatan masyarakat di suatu wilayah juga dapat disebabkan oleh ketersediaan infrastruktur untuk menunjang kegiatan ekonomi dan akses kepada sumber produksi. Ketersediaan jaringan jalan akan membuka dan menumbuhkan kegiatan ekonomi di daerah-daerah yang sebelumnya terisolasi.¹⁰

Salah satu faktor yang menyebabkan keterbelakangan suatu daerah dalam pembangunan ekonomi ialah, rendahnya daya tarik dan sumber daya karena terbatasnya sarana dan prasarana infrastruktur. Suatu daerah yang tidak memiliki sumber daya, serta kurang tersedianya prasarana infrastruktur dapat menyebabkan daerah tersebut tertinggal dalam pembangunan. Karena merupakan basis

⁷ Pengaruh Belanja Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur, Jurnal Ekonomi Pembangunan, Volume 12, 2019, Hal 39

⁸ *Ibid.* Halaman 40

⁹ Dyah Amalia, Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi. Jurnal Ilmiah, 2019, Hal. 2

¹⁰ *Ibid.* Halaman 4

pembangunan, pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur harus dibenahi. Peningkatan kualitas infrastruktur di Provinsi NTT ditandai dengan pembangunan ruas jalan baru, perbaikan serta pelebaran jalan, dibangunnya pembangkit listrik baru dan pembangunan penampung distribusi air bersih. Pembangunan kualitas infrastruktur tersebut diharapkan mampu meningkatkan aktivitas perekonomian masyarakat, sehingga pertumbuhan ekonomi Provinsi NTT meningkat. Namun dalam beberapa tahun terakhir, kondisi infrastruktur (jalan, listrik dan air) di NTT masih memprihatinkan.¹¹

Isu strategis yang menjadi perhatian dan fokus dari tulisan hukum ini adalah problematika penyediaan infrastruktur untuk Provinsi NTT diantaranya: 1) Perlunya dukungan pengembangan infrastruktur untuk pengembangan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) di Atambua dan Kefamenanu, Provinsi NTT; 2) Perlunya dukungan pembangunan infrastruktur berupa sasaran 90% Rumah Tangga di Provinsi NTT; 3) Adanya kebutuhan akses air minum perpipaan di Kawasan Tertinggal, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan Rawan Air yang berada di Provinsi NTT.¹²

II. PERMASALAHAN

Berdasarkan uraian di atas, dalam penulisan ini akan dibahas permasalahan sebagai berikut:

1. Apa saja problematika pembangunan infrastruktur pada Provinsi NTT?
2. Bagaimana upaya pemerintah Provinsi NTT dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur?

III. PEMBAHASAN

1. Problematika Pembangunan Infrastruktur pada Provinsi NTT

Ketersediaan jaringan jalan di NTT untuk mendukung transportasi darat belum cukup memadai. Selain itu, ketersediaan sarana dan prasarana transportasi laut dan penyeberangan untuk mendukung transportasi antar pulau masih belum memadai dan kualitasnya relatif masih kurang baik, infrastruktur lain yang

¹¹ Elisabeth, Maria, Nikson. Pengaruh Infrastruktur terhadap Produktivitas Ekonomi di Provinsi NTT, Jurnal Ekonomika, Volume 4, No. 2, Agustus 2019, Halaman 23

¹² Rencana Strategis Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah II Tahun 2020 - 2024, Halaman 30

mendorong produktivitas daerah adalah jaringan listrik, konsumsi listrik di NTT termasuk rendah dan kurang dari rata-rata tingkat konsumsi listrik nasional.¹³

Keterbatasan infrastruktur menjadi salah satu penghambat masuknya investasi ke NTT. Penggunaan anggaran belanja daerah diantaranya diprioritaskan untuk mendanai kegiatan peningkatan infrastruktur guna mendukung ekonomi kerakyatan dan pertumbuhan ekonomi serta diarahkan untuk penanggulangan kemiskinan secara berkelanjutan. Belanja diupayakan untuk mendukung tercapainya tujuan pembangunan secara efisien dan efektif. Belanja disusun atas dasar kebutuhan nyata masyarakat, sesuai strategi pembangunan untuk meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat yang lebih baik. Optimalisasi belanja untuk pembangunan infrastruktur publik dilakukan melalui kerjasama dengan pihak swasta/pihak ketiga, sesuai ketentuan yang berlaku.¹⁴

Permasalahan pembangunan infrastruktur di Provinsi NTT:

- a. Rendahnya ketersediaan dan kualitas infrastruktur:
 - 1) Kurangnya air minum yang layak dan sanitasi yang bersih;
 - 2) Belum optimalnya konektivitas wilayah melalui pengembangan infrastruktur jalan dan Sumber Daya Alam (SDA) untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat;
 - 3) Fasilitas umum belum ramah GEDSI (*Gender Equality, Disability and Social Inclusion*);
 - 4) Keadaan Geografis: Ketimpangan pembangunan pendidikan antara satu wilayah dengan wilayah yang lain sangat terlihat sekali, baik secara fisik maupun non fisik; dan
 - 5) Kurangnya sarana dan prasarana pendidikan di wilayah terpencil.
- b. Terbatasnya akses terhadap rumah layak huni dan masalah energi:
 - 1) masih rendahnya persentasi rumah dengan sanitasi dan air minum yang layak;
 - 2) masih adanya lingkungan kumuh;
 - 3) masih rendahnya akses masyarakat terhadap sambungan listrik rumah; dan

¹³ Wildah, Samadi, Analisis Hambatan Infrastruktur di Kepulauan Nusa Tenggara Timur: Mendorong Pembangunan Wilayah yang Berkelanjutan, Januari 2024, Halaman 11

¹⁴ Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 7 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2024-2026, Lampiran, Bab III

- 4) Rendahnya rasio elektrifikasi dari Energi Baru Terbarukan (EBT) dan non EBT di masyarakat tidak mampu dan terpencil.
- c. Belum optimalnya implementasi perencanaan tata ruang dan pembangunan rendah karbon:
- 1) Cakupan penyimpangan terhadap Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) pada tingkat Provinsi dan Kabupaten/Kota masih tinggi;
 - 2) Belum optimalnya pengendalian terhadap pemanfaatan ruang (fungsi, struktur dan pola ruang);
 - 3) Rusaknya sistem ekologi mulai dari hutan hingga pencemaran air;
 - 4) Meningkatnya emisi gas rumah kaca yang didominasi oleh *sector energy* dan transportasi; dan
 - 5) Kurang memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan dapat memperparah rusaknya ekosistem.
- d. Masalah jalan, jembatan dan SDA:
- 1) Jaringan jalan provinsi yang belum merata dikerjakan, serta ruas jalan dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat yang masih tinggi;
 - 2) Masih ada ketimpangan pembangunan jalan antar kawasan di wilayah Timor, Sumba dan Manggarai Timur, sehingga tingkat mobilitas antar wilayah terbatas, terutama di daerah yang terisolasi;
 - 3) Sebagian besar jalan kewenangan provinsi belum disertifikasi kepemilikan lahan;
 - 4) Belum optimalnya pemanfaatan jaringan irigasi Provinsi; dan
 - 5) Masih kurangnya proporsi antara kebutuhan air baku dan air ketersediaan air baku.
- e. Masalah perhubungan dan perbatasan:
- 1) Terbatasnya akses sarana dan prasarana transportasi di perdesaan, wilayah perbatasan dan tempat wisata;
 - 2) Belum optimalnya ketersediaan fasilitas pelabuhan darat, laut dan udara untuk menjamin konektivitas antar-wilayah;
 - 3) Belum optimalnya ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, dan *guardrill*) dan penerangan jalan umum pada jalan Provinsi;

- 4) Tingginya kerusakan prasarana jalan akibat muatan lebih kendaraan, karena jembatan timbang tidak beroperasi;
- 5) Belum adanya sarana angkutan antar-moda transportasi yang terintegrasi;
- 6) Rendahnya kualitas layanan sarana angkutan umum (transportasi publik);
- 7) Meningkatnya angka kecelakaan dan kecelakaan yang menyebabkan kematian;
- 8) Tingginya permintaan ijin trayek angkutan antar jemput, angkutan sewa dan taksi *online*;
- 9) Aktivitas transportasi berpotensi mencemarkan lingkungan dan konflik sosial (masalah tanah);
- 10) Adanya praktik percaloan tarif penumpang/barang; dan
- 11) Belum terselesaikannya Pos Lintas Batas Negara (PLBN).

f. Bencana

Belum optimalnya penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sub urusan bencana dan meningkatnya risiko bencana akibat belum optimalnya pencegahan dan kesiapsiagaan/Sistem Peringatan Dini Bencana (*Early Warning System*) terhadap bencana.¹⁵

Tantangan pembangunan infrastruktur ke depan adalah bagaimana upaya untuk terus meningkatkan ketersediaan infrastruktur yang berkualitas dan kinerjanya semakin dapat diandalkan agar daya tarik dan daya saing Indonesia dalam konteks global dapat membaik. Tantangan penyelenggaraan infrastruktur ke depan juga erat terkait dengan pembangunan berkelanjutan yang menjadi bagian dari tiga pilar pembangunan (ekonomi, sosial dan lingkungan) yang berprinsip memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan serta mengupayakan pengarusutamaan jender dan disabilitas dalam proses pelaksanaan kegiatan baik dari segi akses, kontrol, partisipasi, maupun manfaatnya.¹⁶

¹⁵ *Ibid.* Bab IV

¹⁶ Rencana Strategis Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2019 - 2023, Bab II, Halaman 24

2. Upaya Pemerintah Provinsi NTT dalam Mewujudkan Pembangunan Infrastruktur

NTT terdiri dari sejumlah pulau kecil dan terpencil di Indonesia, sehingga akses ke wilayah ini menjadi sulit. Terlebih, kurangnya konektivitas antar pulau di NTT juga dapat mempersulit mobilitas sumber daya yang diperlukan untuk pembangunan. Mengingat bahwa infrastruktur adalah salah satu kunci dalam peningkatan produktivitas perekonomian, peningkatan akses ke layanan pendidikan dan kesehatan, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat, maka seyogyanya pembangunan infrastruktur di NTT perlu menjadi perhatian.¹⁷

Dalam rangka percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah untuk memberikan manfaat maksimal dalam mendorong perekonomian nasional maupun daerah, menurunkan biaya logistik nasional, menghubungkan dan mengintegrasikan dengan sentra-sentra ekonomi dan membantu pemerataan kondisi jalan yang mantap, sebagai upaya mendukung pencapaian target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, Presiden menginstruksikan Gubernur dan Bupati/Wali Kota untuk:

- a. menyediakan dukungan program dan anggaran dalam rangka menyiapkan dokumen kesiapan pelaksanaan kegiatan percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah;
- b. menyusun dokumen perencanaan dan kelengkapan perizinan sesuai dengan kewenangannya untuk kegiatan percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah;
- c. menyediakan dukungan lahan siap bangun dalam rangka pelaksanaan kegiatan percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah; dan
- d. mengoperasikan dan melakukan pemeliharaan jalan daerah yang telah diserahkan dalam bentuk hibah hasil kegiatan percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah dari Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.¹⁸

¹⁷ Laporan Perkembangan Ekonomi dan Fiskal Daerah, Assesment Kinerja Perekonomian dan Layanan Publik di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara, Edisi Oktober 2023, Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan, Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Halaman 27

¹⁸ Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah, DIKTUM KEDUA, Angka 5

Visi Gubernur NTT (2018-2023) adalah NTT Bangkit Menuju Masyarakat Sejahtera Dalam Bingkai NKRI. Visi tersebut diwujudkan dengan lima misi, diantaranya adalah meningkatkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur untuk mempercepat pembangunan inklusif, berkelanjutan dan berbasis sumber daya lokal di NTT dengan program aksi khusus yaitu: peningkatan kapasitas dan kualitas jalan provinsi dan jalan nasional; membangun dan meningkatkan kualitas jalan, jembatan, serta pelabuhan ke daerah pinggiran dan terisolir; membangun embung di setiap desa di Provinsi NTT untuk mendukung ketersediaan air baku.¹⁹ Pembangunan jalan menjadi prioritas, APBD sengaja dikerahkan untuk infrastruktur jalan. Pembangunan infrastruktur adalah langkah untuk memajukan perekonomian daerah. Dengan dibuka atau diperbaikinya akses ke sentra produksi pertanian atau perkebunan, destinasi wisata, serta daerah terpencil, hal itu akan menggairahkan pertumbuhan ekonomi.²⁰

Penyediaan infrastruktur di Indonesia berjalan lambat karena adanya kendala di berbagai tahapan proyek, mulai dari penyiapan sampai implementasi. Guna menanggulangi hambatan tersebut, beberapa regulasi atau kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah diantaranya:

- a. Menyusun infrastruktur prioritas, sesuai dengan infrastruktur mana yang paling dibutuhkan serta paling berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia;
- b. Mempercepat birokrasi perizinan terkait pengadaan lahan dan izin lainnya untuk proyek infrastruktur, memperkuat kepastian hukum untuk kepemilikan lahan, serta memperjelas tata cara dan kelengkapan dokumen yang dibutuhkan dalam prosedur perizinan;
- c. Menurunkan harga tarif dasar listrik, air bersih, Bahan Bakar Minyak (BBM) dan gas bagi industri dan menyederhanakan izin untuk kepentingan investasi;
- d. Mengatasi masalah pendanaan infrastruktur dengan skema kerja sama pemerintah dan badan usaha sehingga diharapkan meningkatkan kelayakan finansial proyek, termasuk infrastruktur dan mengoptimalkan alokasi risiko antara pemerintah dan swasta dalam penyediaan proyek infrastruktur mulai

¹⁹ <https://kupang.tribunnews.com/2018/12/03/bangun-infrastruktur-bangkitkan-ntt-menuju-masyarakat-sejahtera?page=all>, 3 Desember 2018, diakses 25 September 2024

²⁰ <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/01/24/proyek-jalan-di-ntt-terus-digenjot-masyarakat-tingatkan-kualitas>, 24 Januari 2022, diakses 23 September 2024

dari penyiapan, pra-konstruksi, konstruksi sampai dengan operasi dan pemeliharaan;

- e. Mengatasi permasalahan yang menyebabkan infrastruktur tidak dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh masyarakat (kemacetan).²¹

Penggunaan anggaran belanja daerah diprioritaskan untuk mendanai kegiatan di bidang pendidikan, kesehatan, pengembangan wilayah, penciptaan lapangan kerja, peningkatan infrastruktur guna mendukung ekonomi kerakyatan dan pertumbuhan ekonomi serta diarahkan untuk penanggulangan kemiskinan secara berkelanjutan.²²

Dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur, sasaran yang harus dicapai yaitu: memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar; meningkatnya kualitas tata ruang dan lingkungan hidup daerah; dan meningkatnya ketangguhan bencana daerah dan adaptasi terhadap perubahan iklim. Sasaran tersebut dicapai melalui Strategi pembangunan Provinsi NTT:

- a. Percepatan pembangunan infrastruktur pengairan:
 - 1) Pemanfaatan sumber pembiayaan internal (APBD) dan eksternal secara terukur untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur pengairan; dan
 - 2) Perluasan akses terhadap sumber pembiayaan Pemerintah Pusat (APBN) untuk percepatan pembangunan infrastruktur pengairan.
- b. Optimalisasi pemanfaatan infrastruktur pengairan untuk mendukung peningkatan produksi pertanian:
 - 1) Pemantapan fungsi jaringan induk dan tersier untuk menjamin kelancaran distribusi air;
 - 2) Penguatan fungsi kelembagaan pengelola irigasi aras provinsi dan kabupaten;
 - 3) Dukungan pembiayaan untuk pemeliharaan secara berkelanjutan; dan
 - 4) Peningkatan koordinasi dengan pemerintah kabupaten untuk menjamin terselenggaranya tata kelola air yang baik.
- c. Pengelolaan tata ruang yang berkelanjutan:

²¹ Dyah Amalia, Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi. Jurnal Ilmiah, 2019, Halaman 2

²² Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor 4 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2018 - 2023 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nusa Tenggara Timur Nomor 1 Tahun 2021, Bab III

- 1) Peningkatan kualitas perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian tata ruang;
 - 2) Peningkatan koordinasi tata ruang dengan pemerintah kabupaten/kota; dan
 - 3) Pengembangan pusat pertumbuhan wilayah dan kawasan strategis Provinsi;
- d. Pengembangan gerakan mitigasi emisi gas rumah kaca:
- 1) Penyebarluasan gerakan hemat energi, pengelolaan sampah organik dan non organik;
 - 2) Peningkatan penggunaan EBT;
 - 3) Reboisasi dan rehabilitasi hutan dan mangrove; dan
 - 4) Pengelolaan Daerah Aliran Sungai (DAS) secara terpadu dan holistik antar berbagai sektor dan pemangku kepentingan.
- e. Pengembangan sistem informasi risiko bencana dan edukasi kebencanaan bagi masyarakat:
- 1) Peningkatan pendidikan dan pelatihan aparatur;
 - 2) Penanggulangan bencana di daerah serta masyarakat dalam penanggulangan bencana dan adaptasi terhadap perubahan iklim;
 - 3) Membangun budaya sadar terhadap pengurangan resiko bencana melalui pelatihan, pendidikan, simulasi serta gladi secara berkala dan berkesinambungan;
 - 4) Peningkatan pengetahuan tentang penanganan dan pengurangan resiko bencana serta adaptasi terhadap perubahan iklim seperti peta dan informasi spasial, teknologi terapan dan tepat guna yang berbasis kearifan lokal;
 - 5) Peningkatan penggunaan teknologi internet sebagai media untuk komunikasi, publikasi, informasi tentang jalur evakuasi, lokasi posko dan pusat - pusat pelayanan terdekat;
 - 6) Peningkatan informasi dari seluruh situs perangkat daerah tentang kegiatan yang terkait dengan rencana pembangunan yang terintegrasi dengan Badan Pengelolaan Bencana (BPB); dan
 - 7) Peningkatan penggunaan teknologi seluler yang telah diintegrasikan pada sistem peringatan tsunami, banjir dan gempa bumi untuk meningkatkan kecepatan penyampaian pesan kepada masyarakat.
- f. Penguatan tatakelola resiko bencana:

- 1) Penerapan tata ruang berbasis mitigasi bencana dan adaptasi terhadap perubahan iklim; dan
- 2) Optimalisasi penerapan standar bangunan tahan gempa bumi dan tsunami terutama untuk bangunan publik dan bangunan vital.²³

g. Pinjaman PT SMI sebagai Pendukung Pembangunan Infrastruktur NTT

Pemerintah Provinsi NTT berupaya memacu pembangunan infrastruktur, terutama untuk pembangunan jalan dan jembatan, dengan pola pendekatan pembangunan prioritas kepulauan dan pola pendekatan pembangunan prioritas kabupaten untuk mendukung sentra pariwisata dan sentra produksi dengan memperhatikan asas pemerataan, maka kegiatan pembangunan jalan kewenangan provinsi secara merata di seluruh kabupaten/kota. Di bidang sumber daya air dan irigasi, pemerintah berupaya memenuhi ketersediaan air irigasi dengan membangun bendungan kewenangan provinsi. Sedangkan untuk memenuhi kebutuhan air baku, pemerintah provinsi membangun embung dengan asumsi setiap desa di NTT bisa lebih dari satu buah embung.²⁴

Dalam upaya mengentaskan daerah-daerah tertinggal, perlu adanya pengarusutamaan langkah-langkah untuk mendorong agar lebih cepat pengetasan daerah tertinggal. Diantaranya, kebijakan fiskal bagi daerah-daerah tertinggal. Pemerintah berusaha melakukan usaha-usaha untuk mewujudkan kebijakan tersebut melalui Dana Alokasi Umum (DAU) dan Dana Alokasi Khusus (DAK). Dalam kaitan dengan DAK, pemerintah memprioritaskan seluruh daerah tertinggal salah satunya di NTT untuk mendapatkan alokasi DAK Afirmasi yakni alokasi anggaran Khusus untuk lokus Daerah Tertinggal, Kawasan Transmigrasi, Perbatasan dan Pulau Kecil Terluar. DAK Afirmasi ini dialokasikan guna mempercepat pembangunan infrastruktur dan pelayanan dasar pada lokasi prioritas yang termasuk kategori daerah perbatasan, kepulauan, tertinggal dan transmigrasi.²⁵

²³ Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 7 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2024 - 2026, Lampiran, Bab VI

²⁴ <https://kupang.tribunnews.com/2018/12/03/pembangunan-infrastruktur-ntt-2019-gunakan-pola-pendekatan-prioritas-kepulauan-ini-tujuannya>, 3 Desember 2018, diakses 25 September 2024

²⁵ Hendrik Toda & Roynaldo Eda, Kebijakan Afirmatif dalam Pengentasan Daerah Tertinggal di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Halaman 43

Anggaran pengelolaan infrastuktur bersumber dari daerah melalui APBD dan dari pemerintah pusat (APBN). Sumber penerimaan pemerintah untuk infrastruktur NTT tidak cukup mengandalkan dukungan DAU maupun DAK karena jumlahnya sangat terbatas, tetapi juga perlu dilakukan melalui pola pinjaman.²⁶ Pemprov NTT mengatasi keterbatasan APBD untuk membangun daerah, melalui pinjaman ke PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI). SMI merupakan salah satu *Special Mission Vehicle* di bawah Kementerian Keuangan, dengan mandat membantu percepatan pembangunan infrastruktur di daerah-daerah di Indonesia. Pinjaman dana tersebut seluruhnya untuk membangun infrastruktur jalan agar daerah yang terisolasi di provinsi NTT segera terbuka. Dengan demikian, ekonomi masyarakat bisa bergerak karena mobilitas tidak lagi terkendala buruknya infrastruktur. Dalam keterbatasan sumber pendapatan dari PAD dan dana transfer, langkah inovatif seperti ini diperlukan. Pembiayaan dari pinjaman ini guna mendorong program prioritas daerah yang tidak dapat diakomodasi dengan dana APBD.²⁷

Pemerintah Provinsi NTT melakukan pinjaman kepada PT SMI dalam rangka Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) dan sudah ditransfer ke Kas Daerah senilai Rp980.877.323.256,00, digunakan untuk membiayai 77 paket pekerjaan jalan, sepuluh paket pekerjaan embung dan 19 paket pekerjaan SPAM dengan rincian sebagai berikut:²⁸

Tabel 1.1 Daftar 77 Paket Pekerjaan Jalan

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
1	Penanganan Ruas Jln. Perintis Kemerdekaan, Cs	25.209.868.000,00
2	Penanganan Ruas Jln. H. R. Koroh	3.822.631.000,00
3	Penanganan Ruas Jln. Amabi	4.025.064.000,00
4	Penanganan Jalan Ruas Hansisi - Tanjung Meolao	22.924.860.000,00
5	Penanganan Jalan Ruas Oesao - Buraen	11.680.504.000,00
6	Penanganan Jalan Ruas Oemoro - Oekabiti	38.108.154.000,00
7	Penanganan Jalan Ruas Lingkar Luar Kota Kupang - Tablong	7.866.741.000,00
8	Penanganan Jalan Ruas Lingkar Luar Kota Kupang - Baun	5.195.088.000,00
9	Penanganan Jalan Ruas Oelmasi - Kukak - Barate	5.121.660.000,00
10	Penanganan Jalan Ruas Naikliu - Oepoli (Bts Negara)	3.574.179.000,00
11	Penanganan Jalan Ruas Kapan - Bts. Kab. TTU	20.978.523.000,00

²⁶ <https://kupang.antaranews.com/berita/5337/pembiayaan-infrastruktur-tidak-bisa-mengandalkan-dak>, 27 Desember 2017, diakses 25 Desember 2024

²⁷ <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/08/06/ntt-mendapat-pinjaman-dana-untuk-pembangunan-infrastruktur>, 6 Agustus 2020, diakses 25 Desember 2024

²⁸ <https://nttprov.go.id/doc/11092024105849CALKPEMDA2023-bagian4.pdf>, halaman 278, diakses 23 Januari 2025

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
12	Penanganan Jalan Ruas Sp. Niki-niki - Oenlasi	5.891.707.000,00
13	Penanganan Jalan Ruas Oenlasi - Anin - Sp. Sunu - Boking	26.728.484.000,00
14	Penanganan Jalan Ruas Panite - Oemoro	5.544.063.000,00
15	Penanganan Jalan Ruas Nenas - Sutual	22.899.393.000,00
16	Penanganan Jalan Ruas Jalan Gunung Mollo (Soe)	4.321.680.000,00
17	Penanganan Jalan Ruas Batu Putih - Panite	3.656.030.000,00
18	Penanganan Jalan Ruas Panite - Kolbano	4.290.204.000,00
19	Penanganan Jalan Ruas Kefamenanu - Eban	1.901.900.000,00
20	Penanganan Jalan Ruas Maubesi - Wini	1.905.440.000,00
21	Penanganan Jalan Ruas Keliting (Bts. Kab) - Wini - Sakato (Bts. Negara)	3.757.530.000,00
22	Penanganan Jalan Ruas Halilulik - Bts. Kab. Malaka	5.677.387.000,00
23	Penanganan Jalan Ruas Atambua - Weluli	7.459.460.000,00
24	Penanganan Jalan Ruas Lakafehan - Keliting (Bts. Kab. TTU)	3.784.488.000,00
25	Penanganan Jalan Ruas Bts. Kab. Belu - Sanleo - Sp. Welaus	14.095.084.000,00
26	Penanganan Jalan Ruas Ba'a - Batutua	5.699.995.000,00
27	Penanganan Jalan Ruas Beangonong - Boloang	4.263.853.000,00
28	Penanganan Jalan Ruas Kalabahi - Kokar	28.267.858.000,00
29	Penanganan Jalan Ruas Kokar - Tulta - Mali	25.537.182.000,00
30	Penanganan Jalan Ruas Watatuku (Sp. Mola) - Mataraben	35.320.306.000,00
31	Penanganan Jalan Ruas Baranusa - Puntaru	2.877.360.000,00
32	Penanganan Jalan Ruas Seba - Ege	15.469.860.000,00
33	Penanganan Jalan Ruas Ledeara Teriu	10.508.000.000,00
34	Penanganan Jalan Ruas Ledemanu - Lobodei	4.553.988.000,00
35	Penanganan Jalan Ruas Waijarang - Wulandoni	26.098.453.000,00
36	Penanganan Jalan Ruas Balauring - Wairiang	10.003.124.000,00
37	Penanganan Jalan Ruas Ritaebang - Podor - Lamakera	34.751.941.000,00
38	Penanganan Jalan Ruas Wailebe - Baniona - Waiwerang	9.515.622.000,00
39	Penanganan Jalan Ruas Mudajebak (Bts. Kab) - Lato - Wairunu	18.404.062.000,00
40	Penanganan Jalan Ruas Watowiti - Waiklibang	0
41	Penanganan Jalan Ruas Waiwerang - Sagu	5.215.338.000,00
42	Penanganan Jalan Ruas Waepare - Bola	8.190.175.000,00
43	Penanganan Jalan Ruas Napung - Mali - Mudajebak (Bts. Kab)	13.205.985.000,00
44	Penanganan Jalan Ruas Detusoko - Maurole	20.391.782.000,00
45	Penanganan Jalan Ruas Kaburea (Bts. Kab) - Maukaro - Nabe	15.469.990.000,00
46	Penanganan Jalan Ruas Wologai - Detukeli	7.505.505.000,00
47	Penanganan Jalan Ruas Ende - Nuabosi	1.909.912.000,00
48	Penanganan Jalan Ruas Nabe - Ranakolo	2.781.900.000,00
49	Penanganan Jalan Ruas Maurole - Kotabaru - Koro (Bts. Kab) Sikka	7.614.885.000,00
50	Penanganan Jalan Ruas Poma - Mboras (Riung)	17.538.888.000,00
51	Penanganan Jalan Ruas Mbazang (Bts. Kab./Manggarai - Waepana	14.725.000.000,00
52	Penanganan Jalan Ruas Mboras (Riung) - Danga	13.979.092.000,00
53	Penanganan Jalan Ruas Bajawa - Poma	12.743.888.000,00
54	Penanganan Jalan Ruas Waiklambu (Bts. Kab) Riung - Mboras	5.900.001.000,00
55	Penanganan Jalan Ruas Malanusa - Maumbawa	6.900.000.000,00
56	Penanganan Jalan Ruas Aeramo - Kaburea (Bts. Kab)	12.985.385.000,00
57	Penanganan Jalan Ruas Gako - Mauponggo	3.000.011.000,00
58	Penanganan Jalan Ruas Mauponggo - Maumbawa	3.373.888.000,00
59	Penanganan Jalan Ruas Marapokat - Aeramo	2.278.280.000,00
60	Penanganan Jalan Ruas Bealaing - Mukun - Mbazang (Bts. Kab)	9.155.879.000,00
61	Penanganan Jalan Ruas Reo - Dampek - Pota	17.342.873.000,00
62	Penanganan Jalan Ruas Sp. Cumbi - Golo Cala - Iteng	22.162.768.000,00
63	Penanganan Jalan Ruas Sp. Noa - Golowelu (Bts Kab)	3.770.225.000,00

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
64	Penanganan Jalan Ruas Nggongi - Wahang - Malahar	38.367.699.000,00
65	Penanganan Jalan Ruas Malahar - Sp. Tarimbang - Praipaha	19.170.000.000,00
66	Penanganan Jalan Ruas Baing - Aukakehok	28.136.202.000,00
67	Penanganan Jalan Ruas Sp. Mohubukul - Lumbung	3.038.981.000,00
68	Penanganan Jalan Ruas Melolo - Kananggar	4.406.479.000,00
69	Penanganan Jalan Ruas Kananggar - Nggongi (Sp. Aukakehok)	1.867.714.000,00
70	Penanganan Jalan Ruas Mamboro - Bts. Kab. Sumba Barat	12.336.363.000,00
71	Penanganan Jalan Ruas Patiala - Bts. Kab Sumba Barat Daya	9.989.884.000,00
72	Penanganan Jalan Ruas Waikabubak - Bts. Kab. Sumba Tengah	13.015.224.000,00
73	Penanganan Jalan Ruas Padedeweri - Padedewatu (Sp. Nihi Watu) - Patiala	4.044.830.000,00
74	Penanganan Jalan Ruas Padedeweri - Wanokaka	2.964.260.000,00
75	Penanganan Jalan Ruas Bts. Kab. Sumba Barat - Gaura - Bondokodi	10.804.724.000,00
76	Penanganan Jalan Ruas Waitabula - Bondokodi	3.018.818.000,00
77	Penanganan Jalan Ruas Radamata - Ketewer	9.456.826.000,00
TOTAL		880.451.380.000,00

Sumber: <https://nttprov.go.id/doc/11092024105849CALKPEMDA2023-bagian4.pdf>, halaman 279 s.d 283

Tabel 1.2 Daftar Sepuluh Paket Pekerjaan Embung

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
1	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Ende	2.512.028.000,00
2	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Kupang	3.035.186.000,00
3	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Nagekeo	2.722.019.000,00
4	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Rote Ndao	2.708.609.000,00
5	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Sabu Raijua	3.080.000.000,00
6	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Sumba Tengah	3.135.405.000,00
7	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten TTU	2.990.900.000,00
8	Pembangunan Embung Kecil di Kota Kupang	2.990.020.000,00
9	Pembangunan Embung Kecil di Kab. Malaka	4.482.606.000,00
10	Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten TTS	4.649.700.000,00
TOTAL		32.306.473.000,00

Sumber: <https://nttprov.go.id/doc/11092024105849CALKPEMDA2023-bagian4.pdf>, halaman 283 s.d 284

Tabel 1.1 Daftar 19 Paket Pekerjaan SPAM

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
1	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Regional Sumba Tengah, Kecamatan Umbu Ratu Nggay, Desa Padiratana	4.210.000.000,00
2	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Regional Sumba Barat, Kecamatan Wanokaka, Desa Bolikoku	2.988.000.000,00
3	Lanjutan Pembangunan dan Penyediaan SPAM di Kabupaten Sumba Timur Kecamatan Kanatang, Puru Kambera	8.227.862.000,00
4	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Sumba Timur, Kecamatan Lewa, Desa Rakawatu	2.758.701.000,00
5	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Sumba Barat, Kecamatan Kota Waikabubak, Desa Soba Rade	2.563.321.000,00
6	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Sumba Barat Daya, Kecamatan Wewewa Timur, Desa Dikira	4.687.000.000,00
7	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten TTU, Kecamatan Noemuti, Desa Banfanu	2.070.542.000,00
8	Lanjutan Pembangunan dan Penyediaan SPAM di Kabupaten Alor, Kecamatan Alor Barat Daya, Desa Tribur	5.580.694.757,00

No	Nama Paket	Nilai Kontrak (Rp)
9	Pembangunan Konstruksi Jaringan Air Bersih, Air Minum Kabupaten Sabu Raijua, Kecamatan Hawu Mahara, Desa Lohohede	1.722.079.000,00
10	Pembangunan Konstruksi Jaringan Air Bersih, Air Minum Kabupaten Nagekeo, Kecamatan Aesesa, Kelurahan Dhawe	2.382.249.820,00
11	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Manggarai Timur, Kecamatan Borong, Desa Benteng Riwu	2.314.591.000,00
12	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Regional Kab. TTU, Kecamatan Insana, Desa Ainut	1.772.810.000,00
13	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten TTS, Kecamatan Amanatun Selatan, Desa Nunleu	2.755.403.000,00
14	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Rote Ndao, Kecamatan Landeleko, Desa Bolatena	1.397.868.000,00
15	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Sabu Raijua, Kecamatan Hawumahera, Desa Gorimonearu	1.617.011.000,00
16	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Ende, Kecamatan Maurole, Desa Maurole	2.223.104.000,00
17	Pembangunan dan Pengembangan SPAM Kabupaten Manggarai Timur, Kecamatan Borong, Desa Benteng Radja	1.519.834.979,00
18	Pengadaan Alat Penyulingan Air Laut 8 Unit (Tersebar di 4 Kabupaten, @ 2 unit), tersebar di Kota Kupang, Kabupaten Kupang, Kabupaten Belu dan Kabupaten Malaka	8.661.518.700,00
19	Pengadaan Alat Penyulingan Air Laut 8 Unit (Tersebar di 4 Kabupaten, @ 2 unit), tersebar di Kabupaten Flores Timur, Kabupaten Sikka, Kabupaten Manggarai dan Kabupaten Manggarai Barat	8.666.880.000,00
TOTAL		68.119.470.256,00

Sumber: <https://nttprov.go.id/doc/11092024105849CALKPEMDA2023-bagian4.pdf>, halaman 284 s.d 285

Terhadap pinjaman yang berasal dari PT SMI-PEN sampai dengan tahun 2023 sesuai perjanjian, pemerintah NTT hanya baru mengembalikan beban bunga dan biaya pengelolaan pinjaman.²⁹ *Grace period* terhadap pinjaman yang bersumber dari dana PEN adalah 24 bulan maka pengembalian pokok dilaksanakan mulai Desember 2023 yang dilakukan melalui mekanisme pemotongan langsung dari DAU (terhadap DAU Januari 2024). Terdapat kewajiban lainnya yang wajib dibayarkan oleh Pemerintah Provinsi selain bunga yakni biaya Provisi dan biaya pengelolaan yang dibayarkan secara langsung oleh Pemerintah Provinsi. Biaya Provisi dibayarkan satu kali pinjaman sedangkan biaya pengelolaan dibayarkan setiap tahun berdasarkan baki *outstanding*. Tahun 2023, Pemerintah Provinsi NTT membayar bunga pinjaman melalui mekanisme pemotongan DAU langsung dan biaya pengelolaan melalui mekanisme pengeluaran APBD. Berdasarkan Kontrak Perjanjian, Pemerintah Provinsi NTT akan mengembalikan Pokok mulai Januari 2024 sampai tahun 2029 melalui mekanisme pemotongan DAU.³⁰

²⁹ *Ibid.* halaman 279

³⁰ <https://nttprov.go.id/doc/11092024105913CALKPEMDA2023-bagian5.pdf>, halaman 299, diakses 23 Januari 2025

Infrastruktur jalan, listrik dan air tergolong barang-barang publik yang disediakan oleh pemerintah yang memiliki fungsi stabilitas, yaitu mengatur variabel ekonomi makro dengan sasaran untuk mencapai stabilitas ekonomi secara nasional. Barang publik juga memiliki fungsi distribusi, sebagai pemerataan kesejahteraan masyarakat dalam rangka mendorong tercapainya produktivitas ekonomi yang optimal. Infrastruktur memiliki sifat eksternalitas. Kegiatan pembangunan infrastruktur jalan, listrik dan air tergolong eksternalitas positif, dimana kualitas dan kuantitas infrastruktur yang meningkat, akan mempermudah proses produksi dan distribusi di Provinsi NTT.³¹ Peran infrastruktur penting guna menghubungkan berbagai pusat kegiatan ekonomi dengan daerah belakangnya. Jalan sebagai pendukung kegiatan produksi, berfungsi sebagai akses pemasokan bahan baku dan distribusi produk ke berbagai tempat penjualan. Kondisi jalan yang baik dan memadai akan mengakibatkan waktu yang diperlukan dalam proses produksi menjadi lebih efisien, sehingga akan menekan biaya produksi dan pada akhirnya akan meningkatkan produktivitas. Infrastruktur jalan merupakan prioritas pembangunan dan pemeliharaan di Provinsi NTT.³²

IV. PENUTUP

1. Salah satu faktor yang menyebabkan keterbelakangan suatu daerah dalam pembangunan ekonomi ialah, rendahnya daya tarik dan sumber daya karena terbatasnya sarana dan prasarana infrastruktur. Keterbatasan infrastruktur menjadi salah satu penghambat masuknya investasi ke NTT. Permasalahan pembangunan infrastruktur di Provinsi NTT adalah rendahnya ketersediaan dan kualitas infrastruktur; terbatasnya akses terhadap rumah layak huni dan masalah energi; belum optimalnya implementasi perencanaan tata ruang dan pembangunan rendah karbon; masalah jalan, jembatan dan SDA; masalah perhubungan dan perbatasan; dan bencana.
2. Regulasi atau kebijakan pemerintah dalam menanggulangi penyediaan infrastruktur yang berjalan lambat diantaranya: menyusun infrastruktur prioritas; mempercepat birokrasi perizinan, memperkuat kepastian hukum untuk

³¹ Elisabeth, Maria, Nikson. Pengaruh Infrastruktur terhadap Produktivitas Ekonomi di Provinsi NTT, Jurnal Ekonomika, Volume 4, No. 2, Agustus 2019, Halaman 39

³² *Ibid.* Halaman 40

kepemilikan lahan, serta memperjelas tata cara dan kelengkapan dokumen yang dibutuhkan dalam prosedur perizinan; menurunkan harga tarif dasar listrik, air bersih, BBM dan gas bagi industri dan menyederhanakan izin untuk kepentingan investasi; mengatasi masalah pendanaan infrastruktur dengan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha; dan mengatasi permasalahan yang menyebabkan infrastruktur tidak dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh masyarakat (kemacetan). Sumber penerimaan pemerintah untuk infrastruktur NTT tidak cukup mengandalkan dukungan DAU dan DAK karena jumlahnya sangat terbatas, tetapi juga perlu dilakukan melalui pola pinjaman ke PT SMI yang digunakan untuk membiayai 77 paket pekerjaan jalan, sepuluh paket pekerjaan embung dan 19 paket pekerjaan SPAM.

Strategi pembangunan Provinsi NTT dalam mengakselerasi pembangunan infrastruktur meliputi:

- a. percepatan pembangunan infrastruktur pengairan;
- b. optimalisasi pemanfaatan infrastruktur pengairan untuk mendukung peningkatan produksi pertanian;
- c. pengelolaan tata ruang yang berkelanjutan;
- d. pengembangan gerakan mitigasi emisi gas rumah kaca;
- e. pengembangan sistem informasi risiko bencana dan edukasi kebencanaan bagi masyarakat;
- f. penguatan tatakelola resiko bencana; dan
- g. pinjaman PT SMI sebagai pendukung pembangunan infrastruktur NTT.

Dengan berbagai upaya dan strategi yang dilakukan Pemerintah Provinsi NTT, diharapkan dapat memfasilitasi ketersediaan infrastruktur dasar yang saling terkoneksi guna mendukung akselerasi pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di wilayah Provinsi NTT.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-Undangan

1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024;
2. Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah;
3. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2023 tentang Rancangan Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2024;
4. Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Timur Nomor 7 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2024-2026;
5. Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor 4 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2018 - 2023 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nusa Tenggara Timur Nomor 1 Tahun 2021.

Internet

1. <https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/46913/t/Komisi%20V%20Tinjau%20Permasalahan%20Infrastruktur%20di%20NTT>, 05 Oktober 2023, diakses 04 September 2024
2. https://www.setneg.go.id/baca/index/pembangunan_infrastruktur_dorong_pertumbuhan_ekonomi_indonesia, 29 Januari 2024, diakses 04 September 2024
3. <https://kupang.tribunnews.com/2018/12/03/bangun-infrastruktur-bangkitkan-ntt-menuju-masyarakat-sejahtera?page=all>, 3 Desember 2018, diakses 25 September 2024
4. <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/01/24/proyek-jalan-di-ntt-terus-digenjot-masyarakat-ingatkan-kualitas>, 24 Januari 2022, diakses 23 September 2024
5. <https://kupang.tribunnews.com/2018/12/03/pembangunan-infrastruktur-ntt-2019-gunakan-pola-pendekatan-prioritas-kepulauan-ini-tujuannya>, 3 Desember 2018, diakses 25 September 2024
6. <https://kupang.antaranews.com/berita/5337/pembiayaan-infrastruktur-tidak-bisa-mengandalkan-dak>, 27 Desember 2017, diakses 25 Desember 2024

7. <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/08/06/ntt-mendapat-pinjaman-dana-untuk-pembangunan-infrastruktur>, 6 Agustus 2020, diakses 25 Desember 2024;
8. <https://nttprov.go.id/doc/11092024105849CALKPEMDA2023-bagian4.pdf>, diakses 23 Januari 2025;
9. <https://nttprov.go.id/doc/11092024105913CALKPEMDA2023-bagian5.pdf>, diakses 23 Januari 2025;
10. Pengaruh Belanja Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur, *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Volume 12, 2019;
11. Dyah Amalia, Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi. *Jurnal Ilmiah*, 2019;
12. Elisabeth, Maria, Nikson. Pengaruh Infrastruktur terhadap Produktivitas Ekonomi di Provinsi NTT, *Jurnal Ekonomika*, Volume 4, No. 2, Agustus 2019;
13. Wildah, Samadi, Analisis Hambatan Infrastruktur di Kepulauan Nusa Tenggara Timur: Mendorong Pembangunan Wilayah yang Berkelanjutan, Januari 2024;
14. Hendrik Toda & Roynaldo Eda, Kebijakan Afirmatif dalam Pengentasan Daerah Tertinggal di Provinsi Nusa Tenggara Timur.
15. Rencana Strategis Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah II Tahun 2020 - 2024;
16. Rencana Strategis Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2019 - 2023;
17. Laporan Perkembangan Ekonomi dan Fiskal Daerah, Assesment Kinerja Perekonomian dan Layanan Publik di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara, Edisi Oktober 2023, Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan, Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Penulis:

Tim UJDIH BPK Perwakilan Provinsi Nusa Tenggara Timur

Disclaimer:

Seluruh Informasi yang disediakan dalam Tulisan Hukum adalah bersifat umum dan disediakan untuk tujuan informasi hukum semata dan bukan pendapat instansi.