

Pengaruh Minimnya Infrastruktur Terhadap Pola Hidup Masyarakat

Apriliani Claudia Cappur^{1*}Nawaji² Didik Iswahyudi³

Universitas Kanjuruhan Malang, Indonesia

dianacappur334@gmail.com*

Informasi artikel

Kata Kunci:
 Infrastruktur,
 Pola Hidup
 Masyarakat

ABSTRAK

Tujuan dari naskah ini adalah untuk mengetahui sejauhmana pengaruh minimnya infrastruktur terhadap pola hidup masyarakat dan untuk mengetahui dampak minimnya adanya infrastruktur terhadap perkembangan pola hidup masyarakat. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif. Subyek penelitian dalam menghitung data dalam penelitian ini adalah masyarakat desa Wae-wako. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan observasi, angket dan dokumentasi. Informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah 43 orang, yang terdiri dari 1 orang kepala desa, 2 orang dusun, 4 orang Rukun Tetangga (RT), dan 36 orang anggota masyarakat. Hasil dari naskah yang menunjukkan bahwa infrastruktur di tempat penelitian yang diteliti belum memadai, karena pembangunan jalan raya belum optimal, belum adanya tenaga listrik, dan sumber mata air yang layak minum sangat jauh dari pemukiman warga desa setempat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa minimnya infrastruktur sangat berpengaruh dengan pola kehidupan masyarakat, karena infrastruktur merupakan sarana dan prasarana yang sangat dibutuhkan oleh manusia untuk melangsungkan hidupnya sebagai makhluk sosial.

Copyright © 2019 Apriliani Claudia Cappur^{1}Nawaji² Didik Iswahyudi³ All Right Reserved*

Pendahuluan

Infrastruktur merupakan merupakan sistem fisik yang menyediakan sarana transportasi, drainase, pengairan, bangunan gedung secara fasilitas publik lainnya, yang mana sarana ini dibutuhkan untuk memenuhi berbagai kebutuhan dasar manusia baik itu kebutuhan ekonomi maupun kebutuhan sosial, (Prapti, Suryawardana, & Triyani, 2015). Arti infrastruktur adalah berbagai fasilitas fisik yang dibutuhkan dan dikembangkan oleh agen-agen publik yang bertujuan untuk memenuhi tujuan sosial dan ekonomi serta fungsi-fungsi pemerintahan dalam hal transportasi, tenaga listrik, penyediaan air, pembuangan limbah dan pelayanan-pelayanan lainnya, dalam kegunaan dalam aplikasi lain, infrastruktur dapat merujuk pada teknologi informasi, saluran komunikasi formal dan informal serta alat-alat pengembangan perangkat lunak, jaringan sosial politik atau kepercayaan pada kelompok-kelompok masyarakat tertentu. Dalam konseptual gagasan bahwa struktur pengorganisasian merupakan penyediaan infrastruktur dan dukungan untuk sistem atau bagi layanan organisasi seperti dalam sebuah kota, negara, perusahaan, atau kumpulan orang dengan kepentingan umum. Begitu banyak dan besarnya peran infrastruktur sehingga dalam sebuah studi yang dilakukan di Amerika Serikat menunjukkan bahwa tingkat pengembalian investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi, adalah sebesar 60% (Suyono, 2003).

Bahkan studi dari World Bank disebutkan elastisitas PDB (Produk Domestik Bruto) terhadap infrastruktur di suatu negara adalah antara 0,07 sampai dengan 0,44. Hal ini berarti dengan kenaikan 1 (satu) persen saja ketersediaan infrastruktur akan menyebabkan pertumbuhan PDB sebesar 7% sampai dengan 44%, variasi angka yang cukup signifikan. Secara empiris jelas dapat ditarik kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur berpengaruh besar terhadap pertumbuhan ekonomi (secara makro dan

mikro) serta perkembangan suatu negara atau wilayah. Akan tetapi, premis ini tidak mudah berlaku di Indonesia, apalagi sejak negara kita terkena krisis ekonomi pada pertengahan tahun 1997 yang akhirnya melebar menjadi krisis multidimensi yang dampaknya masih bisa dirasakan sampai sekarang. Pembangunan infrastruktur diharapkan dapat meningkatkan perkembangan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, (Tarigan & Syumanjaya, 2013).

Salah satu yang dilakukan pemerintah untuk membantu meningkatkan perekonomian Negara yaitu dengan membangun kebutuhan infrastruktur (jalan, pasar, perkantoran, bandara, stasiun, tenaga listrik, air minum bersih). Seperti halnya pembangunan infrastruktur jalan, dimana infrastruktur jalan memegang peranan yang sangat penting dalam mendukung tata cara pola hidup sosial, budaya, kesatuan dan persatuan dari masyarakat dalam hal interaksi serta mengikat dan menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lainnya. Infrastruktur jalan juga menghubungkan sumber-sumber produksi pasar dan konsumen. Akan tetapi dengan belum adanya pembangunan jalan, maka akan mengganggu stabilitas lingkungan serta mempengaruhi kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat, (Rina, 2017).

Infrastruktur sama saja dengan prasarana, yaitu segala sesuatu yg merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Infrastruktur suatu kebutuhan fisik manusia sebagai layanan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian berfungsi dengan baik. Istilah infrastruktuur ini umumnya merujuk pada hal fasilitas antara lain berupa, jalan, air bersih, bandara, perlistrikan, telekomunikasi. Infrastruktur memegang peranan penting dalam perkembangan suatu daerah. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dalam proses pembangunan,(Julianto, 2015).

Perkembangan infrastruktur yang ada masih jauh dari kata memuaskan, karena pemerintah lebih mengutamakan pembangunan infrastruktur di daerah-daerah yang sudah maju. Perkembangan infrastruktur di daerah lainnya masih sangat minim. pembangunan jalan raya belum ada, air bersih juga tidak memadai dan hanya ada di kampung tertentu saja, aliran listrik juga belum ada. Kehidupan warga desa masih sangat sulit karena tidak adanya jalan raya untuk mempermudah kegiatan dari warga desa,(Tarigan & Syumanjaya, 2013).

Kegiatan warga desa masih menggunakan dengan cara sederhana, misalnya masih berjalan kaki jika hendak berpergian jauh karena belum adanya jalan aspal. Sumber air bersih juga sangat jauh dari pemukiman warga desa. Dalam kehidupan sehari-hari listrik sangat diperlukan. Ada banyak kegunaan listrik, seperti sebagai alat penerang, memasak, dan masih banyak hal lainnya. Tetapi hal ini tidak berlaku bagi masyarakat setempat. Karena belum ada listrik yang menerangi di malam hari maupun listrik yang digunakan untuk memasak atau lain sebagainya, (afadhal, 2018).

Karena belum adanya aliran listrik, banyak sekali kesulitan yang dialami oleh warga setempat. Seperti tidak ada penerangan di malam hari, warga hanya mengandalkan lampu pelita saja. Bagi warga yang mampu, mereka menggunakan generator sebagai penenerang di malam hari, tetapi biasanya hanya sampai jam 9 malam saja. Pagi pengguna handphone sangat susah untuk mengisi daya baterai karena tidak adanya arus listrik, dan hanya mengandalkan warga yang mempunyai generator. Ketersediaan air minum yang bersih sangat jauh sangat jauh dari pemukiman warga setempat. Jika hendak menimba air warga setempat harus menuruni lereng gunung terlebih dahulu barulah bisa sampai ke tempat tersedianya air minum yang layak dikonsumsi, (Anas et al., 2017).

Air minum yang bersih merupakan elemen yang sangat penting bagi kelangsungan hidup dari manusia, maupun makhluk hidup lainnya, (Sukwika, 2018) .Dengan keterbatasannya ketersediaan air yang bersih, maka kehidupan mereka juga sangat sulit. Pengertian Infrastruktur, mendefinisikan infrastruktur sebagai, “those Services derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption. (Haris, 2003) mendefinisikan infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah.

Selanjutnya (Pollard, 2003) menyatakan infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi. Merujuk pada konsep dan defenisi infrastruktur di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa infrastruktur secara umum meliputi fasilitas-fasilitas publik yang disiapkan oleh pemerintah pusat maupun daerah sebagai pelayan publik (sebagai akibat mekanisme pasar tidak bekerja) untuk menunjang dan mendorong aktivitas ekonomi maupun sosial suatu masyarakat. Infrastruktur yang disiapkan pun perlu disesuaikan dengan kebutuhan setiap wilayah,

sehingga dapat meningkatkan kesejahteraannya. Infrastruktur yang dibutuhkan negara maju tentunya berbeda dengan yang dibutuhkan oleh negara berkembang bahkan terbelakang. Hal yang sama juga untuk wilayah perkotaan dan pedesaan, atau daerah industri dengan wilayah pertanian dan pesisir atau kepulauan.

Jadi, penulis dapat mendeskripsikan infrastruktur pedesaan sebagai sarana dan prasarana yang disiapkan oleh pemerintah, ataupun pemerintah bekerjasama dengan pihak swasta dalam rangka menunjang aktivitas ekonomi maupun sosial masyarakat seperti jalan, jembatan, kendaraan, terminal, pelabuhan, bandar udara, perumahan, pasar, perbankan, sarana dan prasarana pendidikan dan kesehatan, air bersih, penerangan dan sanitasi yang dapat mendukung tercapainya kehidupan yang layak bagi masyarakat pedesaan baik materil maupun spiritual. Kurangnya infrastruktur menyebabkan banyak masyarakat hidup terkurung di wilayah terisolasi dengan tingkat kemiskinan yang sangat parah. Berbagai persoalan mendera kehidupan masyarakat mulai dari kemiskinan, wabah penyakit menular, gizi buruk, buta huruf dan keterbelakangan. Obat mujarab yang dapat menyembuhkan berbagai penyakit tersebut adalah dengan membangun infrastruktur dasar seperti jalan raya, irigasi, air bersih, pendidikan, kesehatan dan sebagainya, menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait, (Nahlawi, 1996).

Infrastruktur sepertinya menjadi jawaban dari kebutuhan negara- negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri. Problemnya, pembangunan infrastruktur dasar membutuhkan modal besar, yang sering tidak selalu diikuti oleh loncatan perolehan nilai tambahnya (value added). Daerah-daerah terpencil yang dinilai tidak memiliki potensi ekonomi dan sosial budaya yang memadai cenderung ditelantarkan, (Nita Junita, Ferry Juniardi, 2016). Terutama jika dikaitkan dengan kriteria-kriteria yang ditentukan pemerintah seperti jumlah penduduk, nilai ekonomi yang akan segera kembali dari investasi yang ditanamkan dan lain-lain. Seperti yang dinyatakan bahwa jumlah penduduk di wilayah – wilayah terisolasi di kota sangat sedikit sehingga pemerintah rugi besar kalau mengalokasikan dana besar untuk pembangunan jalan, sebaiknya alokasi dana besar tersebut diarahkan ke kebutuhan lain yang lebih mendesak untuk peningkatan taraf hidup masyarakat.

Sebenarnya pemikiran ini sangat benar dan tepat, tetapi sayangnya hanya menolong masyarakat untuk jangka pendek dan hal ini tidak menolong masyarakat untuk mandiri. Namun pemerintah juga perlu menyiapkan infrastruktur yang akan mendorong peningkatan taraf hidup masyarakat dalam jangka panjang melalui akses ke pasar bagi masyarakat merupakan hal yang sangat penting. Oleh karena itu para pengambil keputusan di tingkat pusat jangan berpandangan *myopic* (jangka pendek). Alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur di daerah-daerah seperti ini mungkin lebih sering dipandang sebagai beban dan bukan sebagai bentuk investasi bangsa, (Gunawan, 2014).

Teori Dorongan Kuat (Big push theory) menyatakan bahwa perlu dibangun dulu infrastruktur, semua yang lain berkembang kemudian menetes, (trickle down effect). Teori ini selanjutnya menyatakan bahwa untuk menanggulangi hambatan pembangunan ekonomi negara terbelakang dan untuk mendorong ekonomi tersebut ke arah kemajuan diperlukan suatu dorongan kuat atau suatu program besar yang menyeluruh dalam bentuk suatu jumlah minimum suatu investasi. Ada sejumlah sumber minimum yang harus disediakan jika suatu program pembangunan diharapkan berhasil. Memacu suatu negara menuju swasembada adalah sedikit mirip dengan kapal terbang yang tinggal landas, (Najmina, 2018)

Ada suatu titik kritis kecepatan yang harus dilewati sebelum kapal itu dapat terbang. Teori ini secara jelas menyatakan bahwa cara kerja sedikit demi sedikit tidak akan mendorong ekonomi dengan berhasil pada lintasan pembangunan; tetapi jumlah investasi infrastruktur yang besar merupakan syarat mutlak dalam hal ini. Ia memerlukan tercapainya ekonomi eksternal, yang timbul dari pendirian secara serentak industri-industri yang secara teknik saling berkaitan, (Jhingan, 2000). Mengacu pada konsep teori dorongan kuat di atas, maka untuk membangun wilayah perlu suatu investasi besar dari pemerintah dengan mengabaikan tingkat efisiensi dan mengutamakan pelayanan kepada warganya yang masih miskin dan terisolir, (Moma, 2015).

Selain itu, konsep pusat pertumbuhan yang diyakini akan berdampak *trickle down effect* perlu dipertimbangkan dalam pelaksanaan pembangunan di wilayah terpencil atau terisolasi, karena konsep pembangunan ini telah diterapkan pada masa Orde Baru ternyata proses *trickle down effect* kurang menetes sehingga memicu ketidakpuasan di daerah yang dapat menimbulkan Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan atau wilayah terpencil, (Sufa, Christantyawati, & Jusnita, 2017)

Melalui proyek, sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, infrastruktur merupakan pilar menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Kondisi ini akan memungkinkan harga barang dan jasa akan lebih murah sehingga bisa dibeli oleh sebagian besar rakyat Indonesia yang penghasilannya masih rendah. Jadi, perputaran barang, jasa, manusia, uang dan informasi turut menentukan pergerakan harga di pasarpasar, dengan kata lain, bahwa infrastruktur jalan menetralsir hargaharga barang dan jasa antar daerah (antar kota dan kampung-kampung). Ada tiga alasan pokok yang dapat dikemukakan tentang pentingnya pembangunan infrastruktur. Hal ini merupakan salah satu nilai penting dan langkah ke arah terciptanya rakyat dan negara adil dan makmur, (Sumadiasa, Trisnawati, & Wirathi, 2016). Infrastruktur akan sangat mempengaruhi bahkan menentukan integrasi sosial-ekonomi rakyat satu daerah dengan daerah lainnya.

Pembangunan infrastruktur akan membuka isolasi fisik dan nonfisik di sejumlah wilayah. Dalam rangka politik integrasi bangsa di bidang sosial dan ekonomi tantangan bagi pemerintah ialah membangun infrastruktur yang dapat mengatasi isolasi fisik daerah di Indonesia awal abad 21 ini. Sebab isolasi fisik akan membawa dampak terhadap pembangunan sosial ekonomi pada wilayah-wilayah. Karena isolasi wilayah sehingga hasil pertanian, perkebunan dan kehutanan sulit dipasarkan ke kota terdekat sehingga praktis hanya dikonsumsi anggota keluarga. Akibatnya, tingkat pendapatan tetap rendah, kemudian mereka diklaim sebagai masyarakat miskin, (Ekowarni, 2011).

Sehubungan dengan paparan tersebut di atas, maka peran pemerintah sangat diharapkan dapat melahirkan terobosan baru dalam politik infrastruktur. Beberapa di antaranya yaitu, pemerintah perlu mengkaji ulang dasar kebijakan infrastruktur selama ini yang lebih banyak dilaksanakan dengan indikator jumlah penduduk pada satu daerah serta nilai ekonomis dari proyek investasi tersebut. Hal ini sangat penting karena jika pertimbangan indikator-indikator tersebut sebagai rujukan dasar kebijakan pembangunan infrastruktur, maka daerah yang jumlah penduduknya kurang akan tetap tertinggal. Dampak lain dari kebijakan dengan indikator ekonomi dan penduduk seperti itu adalah dapat menimbulkan arus urbanisasi besar-besaran ke kota yang dilengkapi fasilitas infrastruktur yang infrastruktur mestinya dapat dilakukan untuk mencegah urbanisasi atau pemusatan jaringan infrastruktur di kota-kota yang akan menarik terjadinya tingkat urbanisasi yang tinggi (Tarigan, 2005).

Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif. Subyek penelitian dalam menghitung data dalam penelitian ini adalah masyarakat desa Wae-wako. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan observasi, angket dan dokumentasi. Informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah 43 orang, yang terdiri dari 1 orang kepala desa, 2 orang dusun, 4 orang RT, dan 36 orang anggota masyarakat.

Hasil dan pembahasan

Minimnya Infrastruktur sangatlah berpengaruh terhadap pola hidup masyarakat. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi marginal *productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi nfrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi.

Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi Sumber Penerimaan Pendapatan Daerah, (Savitri1, 2011) .

Menurut Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 yang mengatur perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, dimana besarnya disesuaikan dan diselaraskan dengan pembagian kewenangan antara Pemerintah dan Daerah. Semua sumber keuangan yang melekat pada setiap urusan pemerintah yang diserahkan kepada daerah menjadi sumber keuangan daerah. Sumber pendapatan daerah terdiri atas: (1). Pendapatan Asli Daerah merupakan pendapatan yang diterima oleh daerah yang terdiri dari sumber-sumber dalam wilayahnya tersebut yang dipungut berdasarkan peraturan perundang-undangan, (Elita, , 2002). (2). Pajak Daerah , Undang-Undang No 28 Tahun 2009 menyebutkan pajak daerah adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Retribusi Daerah Menurut Undang-Undang No 28 Tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah menyatakan retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan Hasil Perusahaan Milik Daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan barang daerah atau semua aset-aset yang dimiliki oleh suatu daerah, merupakan hal yang sangat perlu diperhatikan selain fungsinya untuk pendapatan daerah, aset daerah juga perlu dikelola dengan baik dan penuh tanggung jawab karena dapat digunakan sebagai sumber pembiayaan dan pendapatan bagi pembangunan daerah. Maka dari itu adanya peraturan atau kebijakan dari pemerintah daerah tersebut untuk dapat melakukan penilaian serta pengelolaan aset daerah dengan baik, yang sudah tentu hasilnya dapat digunakan untuk mengoptimalkan suatu daerah. Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah Menurut Undang-Undang No 25 tahun 1999 menyebutkan lain-lain pendapatan yang sah yaitu:

- 1) Hibah
- 2) Hasil penjualan aset daerah yang tidak dipisahkan
- 3) Penerimaan ganti rugi atas kekayaan daerah
- 4) Penerimaan giro
- 5) Rupa-rupa pendapatan (pengalihan dari pos ukuran kas dan perhitungan) .

Dana perimbangan adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada daerah dalam mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi dan bertujuan untuk mengurangi kesenjangan fiskal antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah serta antar pemerintah daerah, terdiri dari: 1). Dana bagi hasil Bersumber dari pajak bumi dan bangunan, BPHTB, PPh, 2), Dana alokasi umum (DAU) DAU bertujuan dalam pemerataan kemampuan keuangan antar daerah untuk mendanai daerah dalam melaksanakan desentralisasi, 3). Dana alokasi khusus (DAK) Bersumber dari APBN yang digunakan kepada daerah tertentu yang bertujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas nasional. Pemerintah daerah diperbolehkan melakukan pinjaman yang berasal dari penerusan hutang luar negeri dari Menteri Keuangan dengan nama Pemerintah Pusat setelah memperoleh pertimbangan dari Menteri Dalam Negeri. Pemerintah daerah dapat melakukan penyertaan modal pada suatu Badan Usaha Milik Pemerintah atau milik swasta. Semua penerimaan dan pengeluaran pemerintahan daerah dianggarkan dalam APBD dan dilakukan melalui rekening kas daerah yang dipegang oleh Bendahara Umum Daerah, (Sufa et al., 2017).

Pembangunan infrastruktur merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur mempunyai peran penting dalam memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dan diyakini sebagai pemicu pembangunan suatu kawasan. Banyaknya program pembangunan pada berbagai bidang telah dilakukan, tetapi masih banyak daerah yang tertinggal dalam berbagai aspek. Salah satu ketertinggalan tersebut adalah minimnya akses warga desa terhadap sarana penunjang kehidupan. Kondisi ini menyebabkan umumnya pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal sangat rendah bahkan stagnasi.

Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat. Hal ini dikarenakan fungsi strategis yang dimilikinya, yaitu sebagai penghubung antar satu daerah lain. Jalan sebagai penghubung antara sentra-sentra produksi dengan daerah pemasaran, sangat dirasakan sekali manfaatnya dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah. kondisi jalan sangat berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi karena dengan adanya jalan faktor produksi akan terus berjalan, dan dapat meningkatkan perekonomian yang baik.

Pembangunan jalan raya masih sangat minim. Itu disebabkan karena kurangnya dana desa untuk pembangunan jalan raya. Selain kurangnya dana desa, faktor penghambat lainnya adalah, adanya kali besar yang menghubungkan kampung yang satunya dengan kampungnya yang lainnya. Kali tersebut sangat lebar dan juga dalam. Di sana sudah ada jembatan tetapi jembatan tersebut hanya bisa dilewati oleh manusia dan juga motor, (Asnudin, 2009).

Pembangunan ketenagalistrikan di desa mulai berkembang. Ketika pusat pembangkit listrik pemerintah dan swasta kebutuhan listrik Nasional terus meningkat. Tetapi hal tersebut tidak terjadi di desa waewako, karena aliran listrik belum sampai di desa. hanya orang mampu saja yang menggunakan tenaga listrik, yaitu tenaga listrik dari generator dan juga dari tenaga surya yang mengandalkan matahari sebagai tenaga pembangkit tenaga listrik.

Infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi yang positif akan mendorong peningkatan kebutuhan akan berbagai infrastruktur. Sebagai contohnya adalah kebutuhan akan telepon. Air merupakan sumber daya yang sangat di perlukan dalam kehidupan manusia maupun mahluk hidup lainnya. Boleh dikatakan tidak ada kehidupan di muka bumi ini yang dapat berlangsung tanpa air, khususnya manusia.

Namun demikian perlu disadari bahwa keberadaan air dimuka bumi ini terbatas menurut ruang dan waktu baik secara kuantitas maupun kualitas. Air tidak selalu tersedia dimana-mana dan dari waktu ke waktu. Sebaiknya, manusia dengan segala aktifitasnya dapat juga berpengaruh terhadap sumber daya air. Sumber daya air dapat terkena dampak dari pembangunan itu sendiri. Perubahan kondisi lingkungan yang di akibatkan oleh pembangunan dapat berdampak dari pembangunan itu sendiri. Perubahan kondisi lingkungan yang diakibatkan oleh pembangunan dapat berdampak pada sumber daya air baik secara kuantitatif maupun kualitatif.

Masyarakat desa menjalankan kehidupan yang rukun, Masyarakat desa saling menghargai satu sama lain dan menghargai segala perbedaan yang ada. Mata pencaharian utama masyarakat setempat adalah bertani dan berkebun, tetapi ada juga masyarakat desa Wae-wako yang menjadi Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan juga berwirausaha. Pengasilan yang paling besar dari masyarakat desa setempat adalah dengan bertani. Masyarakat desa setempat sangat menjunjung tinggi tentang pendidikan. Hampir semua Masyarakat mengenyam pendidikan hingga ke perguruan tinggi.

Meski masih ada juga yang hanya tamat Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), dan Sekolah Menengah Atas (SMA). Di desa tersebut kita jarang menemukan anak remaja , dikarenakan kebanyakan anak remaja disana mengenyam pendidikan di luar kota dan ada juga remaja lainnya yang merantau di luar pulau. Kehidupan masyarakat di desa setempat sangat bergantung dari persawahan dan juga perkebunan yang menjadi pendapatan yang mendasar bagi masyarakat. Pola hidup dari masyarakat desa masih sangat primitive. Dikarenakan pembangunan di desa tersebut masih sangat minim dan sangat jauh dari kata maju.

Kehidupan di desa Wae-wako belum terjangkau dengan aliran listrik. Sehingga pada malam harinya masyarakat desa masih mengandalkan lampu pelita sebagai alat penerang di malam harinya, dan itu sangat mengganggu aktifitas dari masyarakat desa Waewako. Terutama bagi para pelajar yang tidak bisa belajar dengan baik karena kurangnya penerangan. Untuk membawa hasil perkebunan kepasarpun membutuhkan waktu yang lama. Sangat sulit untuk membawa hasil perkebunan ke kota, itu dikarenakan belum rampungnya jalan raya yang menghubungkan kota kecamatan ke desa, (Posumah, 2015).

Validitas adalah suatu ukuran ang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau keahlian suatu instrument. Suatu instrument yang valid atau sahih mempunyai validita tinggi. Berdasarkan tabel diatas menggambarkan hasil uji validitas untuk masing – masing item pernyataan variabel pola hidup, dimana

dari 10 item yang di sajikan kepada responden, seluruhnya menunjukkan hasil yang valid yang valid (sah) sedangkan item – item pernyataan yang gugur (tidak valid) tidak ada. Hasil uji reabilitas menunjukkan bahwa nilai Alpha Cronbach dari masing- masing variabel yaitu .857 untuk variabel pola hidup masyarakat (X).

Infrastruktur merupakan variabel X. data variabel infrastruktur di peroleh dari angket dengan 10 butir pertanyaan dan jumlah responden 43 orang. Berdasarkan variabel minimnya infrastruktur yang diolah dengan SPSS maka di peroleh skor tertinggi 32 dan skor terendah 27. Pola hidup dari masyarakat desa Wae-wako berdasar penelitian yang telah dilakukan diketahui jumlah responden sebanyak 43 skor angket prestasi belajar tertinggi adalah 32, kor angket prestasi terendah adalah 27.

Berdasarkan hasil hitung SSPS, dapat dijelaskan bahwa minimnya infrastruktur terhadap masyarakat desa Wae-wako hal ini dapat dilihat pada tabel tersebut. Berdasarkan pengujian pada tabel diketahui bahwa nilai signifikansi variabel penggunaan infrastruktur adalah 0,326 dapat disimpulkan bahwa minimnya infrastruktur berpengaruh terhadap pola hidup masyarakat. Analisis regresi linear sederhana bertujuan untuk mengetahui arah hubungan antara variabel *independen* dengan variabel *dependen*. Selain untuk mengetahui arah hubungan kedua variabel analisis regresi sederhana yang dihitung dengan menggunakan program SPSS.

Berdasarkan pengujian diketahui bahwa nilai signifikansi variabel pengaruh minimnya infrastruktur adalah 0,326 dapat disimpulkan bahwa minimnya infrastruktur berpengaruh terhadap prestasi pola hidup. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa ada pengaruh yang signifikan antara infrastruktur (X), dan pola hidup (Y) terhadap masyarakat desa Waewako (Y) dengan nilai F_{hitung} .993 dan nilai f_{tabel} sebesar .326 dengan nilai signifikan sebesar 974. Karena tingkat signifikan sebesar .974, maka X (*infrastruktur*) dan Y (pola hidup) berpengaruh signifikan terhadap Y (masyarakat desa Wae-wako) sehingga H_{a3} diterima dan H_{03} ditolak. Pada uji kali ini digunakan untuk mengetahui pengaruh satu atau lebih variabel bebas (*independen*.) terhadap satu variabel terikat (*dependen*).

H1, Pengambilan keputusan untuk pengujian hipotesis yang pertama diajukan adalah berdasarkan nilai t_{hitung} untuk variabel X (pola hidup masyarakat) sebesar -996 sedangkan nilai signifikan .326. Karena tingkat signifikan kurang dari .000 maka X (*minimnya infrastruktur*) berpengaruh signifikan terhadap variabel Y (pola hidup). Sehingga H_{a1} diterima dan H_{01} ditolak. H2, Pengujian hipotesis yang kedua diajukan adalah berdasarkan tabel 4.6 di atas nilai t_{hitung} untuk variabel X (minimnya infrastruktur) sebesar -996 sedangkan tingkat signifikan 0.004. Karena tingkat signifikan kurang dari .326, maka X (pola hidup) berpengaruh signifikan terhadap variabel Y (pola hidup). Sehingga H_{a2} diterima.

Simpulan

pengaruh minimnya infrastruktur terhadap pola hidup masyarakat yaitu karena Keberadaan infrastruktur bagi perekonomian merupakan hal yang sangat penting. Secara logis dapat dipahami bahwa jalan dan jembatan yang baik akan membuat aliran barang dari sentra produksi ke lokasi konsumen berjalan lancar. Ketersediaan telekomunikasi membuat arus informasi berlangsung cepat, baik untuk kepentingan bisnis maupun sosial. Demikian juga listrik, pelabuhan, energi serta sarana transportasi adalah penggerak roda perekonomian yang tak terbantahkan. Ada banyak dampak yang terjadi bagi masyarakat desa Wae-wako dengan tidak adanya pembangunan infrastruktur. Dampak yang sangat menonjol adalah tidak adanya aliran listrik yang akan menerangi kegelapan di malam hari. Tidak hanya sebagai penerang di malam hari, tenaga listrik banyak sekali kegunaanya, dan hal tersebut tidak dapat dinikmati oleh warga desa waewako. Hal mencolok dari dampak tidak adanya aliran listrik di Desa Wae-wako adalah, masyarakat desa waewako tidak bisa menggunakan tenaga listrik dalam kehidupan sehari-harinya. Jadi Infrastruktur merupakan komponen yang tidak bisa diabaikan Dari kehidupan manusia, apalagi dunia semakin canggih. Jalan raya merupakan alat penghubung antara daerah satu dengan daerah lainnya. Akan sangat sulit untuk melakukan kegiatan sehari-hari tanpa adanya jalan raya. Peneliti merekomendasikan agar pemerintah untuk lebih memperhatikan lagi pembangunan di sana. Dan juga dapat membangun sarana dan prasarana di desa yang masih belum memadai infrastrukturnya. Dan diiharapkan kepada pemerintah untuk segera membangun jalan raya, ketersediaan listrik dan juga sumber yang dekat agar memudahkan masyarakat desa Wae-wako menjalankan kehidupan sehari-hari. Bukan hanya untuk masyarakat desa Wae-wako, tetapi juga memperhatikan daerah-daerah yang masih membutuhkan pembangunan infrastruktur.

Referensi

- Anas, R., Sipil, D. T., Transportasi, P. S., Tamin, O. Z., Sipil, D. T., Transportasi, P. S., ...
Transportasi, P. S. (2017). *Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Sektor Industri Pengolahan*. Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi, 17(2), 145–154. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jt.v17i2.2727.%25p>
- Asnudin, A. (2009). *Pembangunan infrastruktur perdesaan dengan pelibatan masyarakat setempat*. Jurnal SMARTek, 7(4), 292–300.
- Bafadhah, T. (2018). *Perlindungan Hukum terhadap Merek Terkenal di Indonesia*. Undang: Jurnal Hukum, 1(1), 21–41. <https://doi.org/10.22437/ujh.1.1.21-41>
- Ekowarni, E. (2011). *Pola Perilaku Sehat Dan Model Pelayanan Kesehatan Remaja*. Jurnal Psikologi, (2), 97–104.
- Gunawan, D. (2014). Dedy Gunawan, 2014 *Efektifitas Perda Nomor 11 Tahun 2005 Bagi Perokok Untuk Menjadi Warga Negara Yang Baik Universitas Pendidikan Indonesia* / repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu. (2008), 2005–2007.
- Haris, A. (2003). *Marginal Productivity of Private Capital*,. 1–9.
- Julianto, H. (2015). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan*. Potensi, 65–74.
- Moma, L. (2015). *Kebiasaan Perilaku Hidup Sehat dan Nilai Karakter*. Cakrawala Pendidikan, 2(2), 248–256.
- Nahlawi, A. an. (1996). *Pendidikan Islam di Rumah, Sekolah, dan Masyarakat*. Gema Insani Press.
- Najmina, N. (2018). *Pendidikan Multikultural Dalam Membentuk Karakter Bangsa Indonesia*. Jupiis: Jurnal Pendidikan Ilmu-Ilmu Sosial, 10(1), 52. <https://doi.org/10.24114/jupiis.v10i1.8389>
- Nita Junita, Ferry Juniardi, H. A. (2016). *Nita*. 1–12.
- Posumah, F. (2015). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur terhadap Investasi di Kabupaten Minahasa Tenggara*. Jurnal Berkala Ilmiah Efisien, 15(2), 1–13.
- Praпти, L., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). *Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang*. Jurnal Dinamika Sosial Budaya, 17(1), 82. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- Rina, N. (2017). *Peningkatan pola hidup sehat melalui food combining di ranah komunikasi kesehatan*. (01).
- Savitri1, N. M. O. H. M. (2011). *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*. 61–98. <https://doi.org/10.21098/bemp.v17i1.44>
- Sufa, S. A., Christantyawati, N., & Jusnita, R. A. E. (2017). *Tren Gaya Hidup Sehat dan Saluran Komunikasi Pelaku Pola Makan Food Combining*. Jurnal Komunikasi Profesional, 1(2), 105–120. <https://doi.org/10.25139/jkp.v1i2.473>
- Sukwika, T. (2018). *Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia*. Jurnal Wilayah Dan Lingkungan, 6(2), 115. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Sumadiasa, I. K., Trisnawati, N. M., & Wirathi, I. G. A. P. (2016). *Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik DAN PMA Terhadap Pertumbuhan PDRB Provinsi Bali Tahun 1993-2014*. E-Jurnal EP Unud, 5(7), 925–947.
- Tarigan, S. D., & Syumanjaya, R. (2013). *Analisis Pengaruh Kualitas Infrastruktur Jalan terhadap Harga-harga Hasil Pertanian di Kecamatan Dolok Silau*. Jurnal Ekonomi Dan Keuangan, 1(6).