



Apakah Musyawarah Desa Berpengaruh terhadap Kualitas Infrastruktur Jalan Antar Desa?

Does Village Deliberation Forum Affect on The Quality of Road Infrastructure Inter-Village?

Fery Tri Setyawan¹, Vid Adrison²

Info Artikel

¹Direktorat Jenderal Anggaran,
fery.te.es@kemenkeu.go.id

² Universitas Indonesia

Riwayat Artikel :

Diterima 06-10-2020

Direvisi 25-11-2020

Disetujui 04-12-2020

Tersedia online 10-12-2020

JEL Classification : D72, D73,
H41, H72

Abstract

Decentralization is expected to improve the provision of public infrastructure by bringing local government closer and more responsive to the community needs. However, based on the theory, decentralization can lead to principal agent problems due to the presence of asymmetric information. Local government potentially want to prioritize their needs more than the needs of the resident. One proposed scheme to mitigate this problem is through participatory government. This study attempts to estimate the impact of decentralization on the provision of the public infrastructure, especially community participation through village deliberation forum on the provision of inter-village road infrastructure in Indonesia. Using a logit estimation approach, this study analyzes the impact of implementing

village deliberation forum on the quality of inter-village roads in Indonesia in 2018. The estimation results show that the implementation of village deliberation forum has a positive effect on the probability that the village have good road quality. Thus, this study supports previous researches on the positive impact of public participation on the quality of public infrastructure.

Keywords : *village deliberation forum, infrastructure quality, inter-village road*

Abstrak

Desentralisasi diharapkan dapat memperbaiki penyediaan infrastruktur publik karena menjadikan pemerintah daerah lebih dekat dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Berdasarkan teori, desentralisasi dapat menimbulkan permasalahan *principal agent* akibat adanya informasi asimetris. Pemerintah daerah berpotensi lebih mementingkan kebutuhannya dibanding dengan kebutuhan masyarakat. Salah satu cara memitigasi permasalahan *principal agent* adalah dengan pemerintahan partisipatif. Penelitian ini mencoba untuk melihat dampak desentralisasi terhadap penyediaan infrastruktur publik khususnya partisipasi masyarakat melalui musyawarah desa terhadap penyediaan infrastruktur jalan antar desa di Indonesia. Menggunakan pendekatan logit, penelitian ini menganalisis pengaruh pelaksanaan musyawarah desa terhadap kualitas jalan antar desa di Indonesia tahun 2018. Hasil estimasi menunjukkan bahwa pelaksanaan musyawarah desa berpengaruh positif terhadap probabilitas desa memiliki kualitas jalan yang baik. Dengan demikian, penelitian ini

mendukung penelitian-penelitian terdahulu mengenai pengaruh positif partisipasi masyarakat terhadap kualitas infrastruktur publik.

Kata kunci: musyawarah desa, kualitas infrastruktur, jalan antar desa

1. PENDAHULUAN

Desentralisasi dianggap sebagai kebijakan yang lebih baik dalam penyediaan infrastruktur publik dibandingkan dengan sentralisasi. Desentralisasi dapat membuat pemerintah daerah lebih responsif terhadap preferensi kebutuhan masyarakat (Tiebout, 1956; Wallis and Oates, 1988; Faguet and Sánchez, 2008; Faguet, 2012) karena pemerintah daerah lebih dekat dengan masyarakat dan dapat mengumpulkan informasi yang lebih baik tentang kondisi dan kebutuhan masyarakat di daerahnya (Lockwood, 2002; Besley and Coate, 2003). Berdasarkan teori, hubungan antara masyarakat dan pemerintah daerah merupakan hubungan *principal agent* di mana masyarakat merupakan *principal* yang memilih *agent* yakni kepala daerah untuk mengelola sumber daya yang akan digunakan untuk menjalankan pemerintahan dan menyediakan layanan publik. Hubungan tersebut memungkinkan kepala daerah bertindak lebih mementingkan kebutuhannya dibandingkan dengan kebutuhan masyarakat karena memiliki informasi yang lebih baik dari pada masyarakat (Bardhan and Mookherjee, 2006b).

Terkait dengan hal tersebut, pengaruh pelaksanaan desentralisasi terhadap penyediaan barang publik bersifat ambigu yaitu dapat berdampak positif atau negatif (Faguet, 2014; Kis-Katos and Sjahrir, 2017) sehingga pengaruh pelaksanaan desentralisasi akan tergantung pada kondisi daerah dan karakteristik pemerintah daerah (Bardhan, 2002; Bardhan and Mookherjee, 2006a). Salah satu cara untuk memitigasi permasalahan *principal agent* dalam pelaksanaan desentralisasi diperlukan adanya partisipasi masyarakat. Adanya partisipasi diharapkan dapat meningkatkan pertukaran informasi antara masyarakat dan pemerintah daerah, sehingga dapat meningkatkan respon dan akuntabilitas pemerintah daerah (Ackerman, 2004).

Desentralisasi di Indonesia mulai diterapkan pada era penjajahan Belanda berdasarkan *Decentralisatie Wet* tahun 1903 dan terus dilanjutkan pada era penjajahan Jepang dan era pemerintahan Orde Lama. Namun, pada era pemerintahan Orde Baru sistem pemerintahan menjadi sentralistis. Sistem desentralisasi kembali dilaksanakan pada era reformasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah (Antlöv, 2003; Pal and Wahhaj, 2017). Pemerintah daerah diberi kewenangan untuk mengatur rumah tangganya sendiri. Implementasi kebijakan desentralisasi sampai pada tingkat administrasi desa. Pemerintah desa menjadi ujung tombak pembangunan dalam penyediaan infrastruktur bagi masyarakat. Peran desa semakin diperkuat dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa di mana desa diposisikan sebagai subyek pembangunan. Salah satu infrastruktur publik yang menjadi perhatian pemerintah adalah akses jalan. Kualitas jalan yang baik dapat mempermudah akses terhadap layanan sosial, meningkatkan angka partisipasi sekolah, mengurangi biaya input produksi, mempermudah distribusi, meningkatkan konsumsi rumah tangga dan pada akhirnya mengurangi tingkat kemiskinan (Gibson and Rozelle, 2003; Dercon *et al.*, 2007; Khandker, Bakht and Koolwal, 2009).

Agar dalam pelaksanaan pembangunan desa sesuai dengan preferensi kebutuhan masyarakat dan berkualitas baik, masyarakat diberikan akses untuk berpartisipasi dalam menyampaikan aspirasinya terkait perencanaan dan pengawasan pembangunan desa yang dilakukan melalui forum musyawarah desa. Partisipasi dalam penyelenggaraan pemerintahan merupakan hal penting dalam meningkatkan tanggung jawab dan respon pemerintah daerah (Manor, 1999; Blair, 2000). Adanya partisipasi diklaim mampu meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan layanan publik yang sesuai dengan preferensi masyarakat (Ackerman, 2004).

Pada dasarnya penyelenggaraan musyawarah desa dalam menetapkan rencana dan pengawasan pembangunan desa diatur berdasarkan undang-undang. Namun, belum semua desa melaksanakan musyawarah desa yang memungkinkan aspirasi masyarakat tidak dapat tersalurkan dan pengawasan tidak berjalan optimal sehingga kualitas infrastruktur publik menjadi kurang baik. Berdasarkan data PODES, persentase total desa yang memiliki jenis permukaan jalan terluas berupa aspal/beton meningkat dari 62% pada tahun 2011 menjadi 72% pada tahun 2018.

Penelitian tentang dampak desentralisasi terhadap penyediaan infrastruktur di Indonesia menarik untuk dilakukan karena merupakan negara kepulauan yang menerapkan desentralisasi hingga tingkat pemerintahan desa. Menurut data PODES tercatat terdapat 75.436 desa dan 8.444 kelurahan. Penelitian yang menganalisis tentang dampak desentralisasi terhadap penyediaan infrastruktur publik di Indonesia sebelumnya telah dilakukan yang menyimpulkan bahwa desentralisasi berdampak pada peningkatan infrastruktur publik di daerah (Chowdhury, Yamauchi and Dewina, 2009; Kis-Katos and Sjahrir, 2017). Penelitian ini mencoba melengkapi penelitian sebelumnya tentang dampak desentralisasi terhadap penyediaan infrastruktur desa di Indonesia khususnya peran partisipasi masyarakat. Penelitian ini menganalisis dampak desentralisasi di Indonesia terbatas pada pengaruh pelaksanaan musyawarah desa sebagai proksi partisipasi masyarakat terhadap kualitas infrastruktur publik khususnya jalan antar desa dengan cakupan waktu satu tahun.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Musyawarah Desa dan Pembangunan Desa

Desentralisasi di Indonesia membuat perubahan paradigma terhadap penyelenggaraan pemerintahan dan penyediaan barang publik khususnya di desa. Pengaturan tentang pemerintah desa telah beberapa mengalami perubahan sejak era desentralisasi di mana terakhir diatur dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa. Sebelum ditetapkannya Undang-Undang Desa, desa ditempatkan sebagai objek pembangunan yang merupakan bagian dari pemerintah kabupaten/kota. Hal tersebut menjadikan pemerintah desa hanya menjalankan kewenangan pemerintah di atasnya. Setelah ditetapkan Undang-Undang Desa, desa tidak lagi diposisikan sebagai objek pembangunan namun sebagai subjek pembangunan.

Pembangunan desa pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat desa dengan pembangunan sarana dan prasarana di desa. Salah satu prasarana yang penting dan dibutuhkan di desa adalah infrastruktur jalan. Keberadaan jalan dengan kualitas yang baik dapat memberikan akses dan mobilitas bagi masyarakat untuk menjalankan kegiatannya serta menunjang kegiatan perekonomian dan pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pada lingkungan pedesaan terdapat jalan yang menghubungkan antar desa dan jalan desa yang menghubungkan antar permukiman di dalam desa. Pembangunan jalan antar desa merupakan wewenang Pemerintah kabupaten/kota yang didanai dari APBD, sedangkan sementara jalan desa merupakan wewenang Pemerintah desa yang didanai dari APBDesa. Pemerintah desa dapat mengajukan usulan pembangunan maupun perbaikan jalan antar desa kepada Pemerintah di atasnya melalui usulan rencana kegiatan pembangunan desa.

Pembangunan desa dilaksanakan dengan mendorong adanya partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan hingga pengawasan pembangunan desa. Pada tahap awal perencanaan pembangunan desa dilakukan dengan penggalan gagasan seluruh unsur masyarakat desa. Badan Permusyawaratan Desa (BPD) berperan dalam menampung aspirasi masyarakat. Berdasarkan laporan hasil pengkajian desa, musyawarah desa diselenggarakan atas inisiasi BPD dengan melibatkan pemerintah desa dan seluruh unsur masyarakat desa.

Musyawarah desa membahas hal yang bersifat strategis yang meliputi arah kebijakan pembangunan desa dan rencana prioritas kegiatan pembangunan. Hasil kesepakatan musyawarah desa menjadi dasar penyusunan perencanaan pembangunan desa dan daftar usulan pembangunan desa. Selanjutnya pemerintah desa menyelenggarakan musyawarah perencanaan pembangunan desa (musrenbangdes) untuk membahas dan menyepakati rancangan pembangunan desa dengan mengacu pada perencanaan pembangunan kabupaten/kota. Pemerintah desa dapat mengajukan usulan kegiatan pembangunan infrastruktur desa kepada pemerintah kabupaten/kota. Hasil kesepakatan musrenbangdes dan usulan perencanaan pembangunan desa selanjutnya dibahas dalam musyawarah perencanaan pembangunan kecamatan dan kabupaten/kota.

Dalam hal transparansi, masyarakat berhak memperoleh informasi terkait sumber daya dan arah kebijakan pembangunan serta mengawasi jalannya pembangunan desa. Pengawasan yang dapat dilakukan antara lain pengawasan pengadaan bahan, tenaga kerja, serta kualitas hasil pembangunan. Hasil pengawasan masyarakat desa disampaikan kepada BPD sebagai dasar untuk ditindaklanjuti dengan penyelenggaraan musyawarah desa untuk dimintakan perbaikan. Selanjutnya dalam hal pertanggungjawaban pelaksanaan pembangunan desa, kepala desa menyampaikan laporan pelaksanaan pembangunan desa kepada masyarakat dalam forum musyawarah desa untuk ditanggapi oleh masyarakat desa.

2.2. Kerangka Konseptual dan Penelitian Terdahulu

Kebijakan desentralisasi dapat menjadikan keputusan pemerintah daerah dalam penyediaan infrastruktur publik lebih sesuai dengan preferensi masyarakat. Pemerintah daerah dianggap lebih efisien dalam mengumpulkan informasi tentang preferensi masyarakat (Lockwood, 2002; Besley and Coate, 2003). Berdasarkan teori, hubungan antara masyarakat dan pemerintah daerah merupakan hubungan *principal agent*. Masyarakat merupakan *principal* yang menginginkan infrastruktur dengan kualitas yang baik, khususnya jalan, sementara pemerintah daerah sebagai *agent* yang dipilih oleh masyarakat bertugas menyediakan infrastruktur publik dengan mengalokasikan sumber daya yang tersedia.

Hubungan tersebut berpotensi menimbulkan permasalahan karena adanya informasi asimetris di mana pada dasarnya pemerintah daerah sebagai *agent* memiliki informasi yang lebih baik terkait sumber daya dan kebijakan pembangunan daerah. Informasi asimetris memungkinkan pemerintah untuk bertindak mementingkan kepentingannya sendiri

dibandingkan dengan kepentingan masyarakat (Francis and James, 2003; Bardhan and Mookherjee, 2006b).

Terkait dengan hubungan *principal agent* tersebut, desentralisasi masih ambigu yaitu dapat berpengaruh positif maupun negatif terhadap penyediaan infrastruktur publik tergantung pada kondisi daerah dan kapasitas tiap pemerintah daerah. Desentralisasi dapat membuat pemerintah lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat sehingga meningkatkan alokasi belanja penyediaan barang publik sesuai kebutuhan masyarakat di Bolivia (Faguet, 2004). Sejalan dengan hal tersebut, (Kis-Katos and Sjahrir, 2017) menemukan bahwa desentralisasi meningkatkan alokasi pada infrastruktur publik pada pemerintah daerah di Indonesia. Selanjutnya (Barankay and Lockwood, 2007) menemukan bahwa desentralisasi berdampak pada peningkatan alokasi belanja pendidikan di Swiss.

Namun dalam kondisi tertentu desentralisasi dapat juga berdampak negatif. Desentralisasi dapat memperburuk penyediaan layanan publik karena rendahnya kualitas sumber daya pemerintah daerah (Prud'homme, 1995). Desentralisasi menjadikan penyebaran kewenangan pengambilan keputusan sehingga ketiadaan koordinasi antar pemerintah dapat menyebabkan *rent extraction* dan rendahnya kualitas layanan publik (Shleifer and Vishny, 1993). Desentralisasi dapat merugikan bagi masyarakat karena adanya kepentingan dari kaum elit (Bardhan and Mookherjee, 2006b).

Permasalahan *principal agent* dapat dimitigasi salah satunya dengan adanya partisipasi masyarakat. Pemerintahan partisipatif diharapkan dapat memperbaiki permasalahan *elite capture* di mana kebijakan dibuat untuk memberikan keuntungan kepada kaum elit (Bardhan and Mookherjee, 2000; Crook, 2003). Secara teoritis keuntungan dari adanya partisipasi masyarakat dalam pemerintahan berasal dari teori *principal agent* (Ackerman, 2004). Berdasarkan teori tersebut, pemerintahan partisipatif dapat mengatasi permasalahan *principal agent* dengan meningkatkan informasi dari masyarakat kepada pemerintah tentang preferensi masyarakat dan dari pemerintah kepada masyarakat tentang kebijakan pemerintah, sumber daya dan rencana penyediaan barang publik. Selanjutnya dengan terlibatnya masyarakat dalam proses penetapan kebijakan diharapkan dapat meningkatkan akuntabilitas dan respon pemerintah terhadap kebutuhan masyarakat karena pemerintah semakin mengetahui kebutuhan masyarakat serta masyarakat dapat mengawasi kualitas penyediaan barang publik dan dapat meminta perbaikan kualitas dari pemerintahnya. (Speer, 2012; Gonçalves, 2014). Dengan demikian teori *principal agent* memprediksi bahwa dengan adanya partisipasi masyarakat dalam penetapan kebijakan pemerintah dalam menyediakan barang publik dapat meningkatkan respon dan tanggung jawab pemerintah sehingga meningkatkan kualitas barang publik.

Dalam menjalankan tugasnya, pemerintah perlu memiliki kapasitas fiskal dan sumber daya manusia yang baik untuk menjalankan tugasnya. Kapasitas tersebut meliputi kompetensi aparat pemerintah untuk mengorganisasikan proses pemerintahan partisipatif serta kapasitas sumber daya keuangan untuk mendanai kegiatan dan barang publik yang diprioritaskan (Wampler, 2008; Gary Bland, 2011). Pemerintah yang memiliki keahlian dan kapasitas sumber daya yang baik dibutuhkan dalam respon terhadap kebutuhan daerahnya (Bardhan and Mookherjee, 2000).

Selain faktor pemerintah dan masyarakat, kondisi geografi suatu daerah merupakan faktor penentu dalam penyediaan barang publik. Gallup, Sachs, & Mellinger (1999) serta Fujita & Mori (2005) menyatakan bahwa perbedaan kondisi geografi suatu wilayah memberikan perbedaan kebutuhan dan biaya penyediaan barang publik. Canavire-Bacarreza, Martinez-Vazquez, & Yedgenov (2017) berpendapat bahwa kondisi geografi dapat mempengaruhi penyediaan barang publik pada sisi permintaan dan penawaran. Pada sisi penawaran berpengaruh terhadap biaya input produksi sedangkan pada sisi permintaan kondisi geografi mempengaruhi karakteristik dan preferensi masyarakat terhadap kebutuhan barang publik. Biaya pembangunan dan perawatan infrastruktur khususnya jalan akan bervariasi pada berbagai daerah tergantung pada kondisi ekonomi, topografi dan geografi seperti daerah dataran atau perbukitan, kawasan banjir yang mungkin menentukan biaya pembangunan dan perawatan jalan.

Hal lain yang perlu diperhatikan dalam penyediaan barang publik adalah adanya peran dan kebijakan dari tingkat pemerintah di atasnya. Kondisi suatu daerah tidak terlepas dari kondisi pemerintah di atasnya (Krause, 2012). Pada pelaksanaan desentralisasi di Indonesia pelaksanaan pembangunan atau penyediaan barang publik di desa tidak terlepas dari peran pemerintah kabupaten/kota. Dalam hal perencanaan pembangunan, pemerintah desa menyusun perencanaan pembangunan dengan mengacu pada perencanaan kabupaten/kota. selanjutnya dalam hal pendanaan, pembangunan di desa sumber pendanaan sebagian besar berasal dari pemerintah kabupaten/kota.

Penelitian tentang dampak partisipasi masyarakat terhadap kebijakan dan penyediaan barang publik telah banyak dilakukan antara lain Besley *et al.* (2005) menganalisis tentang partisipasi masyarakat melalui forum *Gram Sabha* terhadap kebijakan pemerintah di India Selatan menggunakan data hasil survei 522 desa pada tahun 2002 yaitu Andhra Pradesh, Karnataka, Kerala dan Tamil Nadu. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa di desa yang menyelenggarakan *Gram Sabha* kebijakan bagi masyarakat miskin lebih tepat sasaran dikarenakan banyak masyarakat miskin turut berpartisipasi dalam pelaksanaannya.

Evans (2004) menemukan bahwa pemerintahan partisipatif menjadikan perluasan dan efisiensi penyediaan infrastruktur publik dan juga perbaikan indikator pembangunan manusia di Kerala, India. Hal tersebut antara lain dilatarbelakangi dewan desa di Kerala turut memegang kendali dalam pengalokasian anggaran daerah.

Francis and James (2003) menganalisis pengaruh partisipasi masyarakat dengan sampel masing-masing tiga desa di distrik Mbale, Kamuli dan Mubende Uganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keputusan pengalokasian sumber daya ke desa tidak mencerminkan kebutuhan masyarakat desa meskipun pada proses perencanaannya melibatkan masyarakat desa. Selain itu, tidak terdapatnya cukup informasi bagi masyarakat desa untuk mendapat pertanggungjawaban pemerintah.

Olken (2007) melakukan studi lapangan secara acak pada proyek pembangunan jalan pada 600 desa di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat dalam pengawasan memiliki dampak yang kurang signifikan terhadap pengurangan korupsi penyediaan jalan jika dibanding dengan pengawasan dari pemerintah pusat melalui audit BPKP.

Penelitian ini mencoba melengkapi penelitian-penelitian sebelumnya tentang dampak partisipasi masyarakat terhadap barang publik. Partisipasi masyarakat diproksi dengan pelaksanaan musyawarah desa yang merupakan wadah bagi masyarakat menyalurkan aspirasinya dalam perencanaan dan pengawasan pembangunan desa. Dengan adanya partisipasi masyarakat akan mengurangi informasi asimetris dan menjadikan pemerintah lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat dan lebih bertanggung jawab yang pada akhirnya diharapkan menjadikan kualitas barang publik semakin baik. Oleh karena itu, hipotesis dalam penelitian ini adalah musyawarah desa berpengaruh positif terhadap kualitas jalan.

3. METODE PENELITIAN

Berdasarkan kerangka konseptual sebelumnya, pelaksanaan desentralisasi merupakan hubungan *principal agent* sehingga dampak desentralisasi terhadap penyediaan barang publik ambigu tergantung pada kondisi daerah dan karakteristik pemerintah daerah meliputi mekanisme pelaksanaan desentralisasi, kapasitas pemerintah daerah, kondisi geografi dan peran pemerintah di atasnya. Berdasarkan hal tersebut, untuk menganalisis tujuan penelitian tentang pengaruh musyawarah desa sebagai bentuk partisipasi masyarakat terhadap kualitas infrastruktur publik khususnya jalan antar desa, maka model empiris yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$Q_{Jalan} = \beta_0 + \beta_1 Musdes_i + Pemdes_i + Geo_i + Pemkab/kot_i + e$$

P
 penjelasan operasional variabel yang digunakan dalam model empiris antara lain Q_{Jalan} adalah kualitas infrastruktur jalan yang diproksi menggunakan variabel jenis permukaan jalan terluas. Berdasarkan data PODES, terdapat empat kriteria jenis permukaan jalan terluas yaitu aspal/beton, diperkeras (batu, kerikil, dan lain lain), tanah dan lainnya (jalan setapak, kayu/papan, dan lain lain) dimana jenis permukaan jalan berupa aspal/beton dianggap memiliki kualitas yang paling baik. Selain itu, jenis permukaan jalan terluas berupa aspal/beton mengindikasikan adanya pembangunan ataupun pemeliharaan jalan di daerah tersebut. Pada penelitian ini untuk digunakan variabel *dummy* dimana bernilai 1 jika permukaan jalan terluas merupakan aspal/beton dan bernilai 0 jika lainnya.

Variabel penjelas utama (*variable of interest*) dalam penelitian adalah musyawarah desa sebagai proksi adanya partisipasi masyarakat terhadap perencanaan dan pengawasan pembangunan di desa. Dengan adanya partisipasi diharapkan prioritas pengalokasian sumber daya untuk pembangunan di desa sesuai dengan kebutuhan masyarakat serta adanya peran masyarakat dalam pengawasan diharapkan infrastruktur yang dibangun memiliki kualitas yang baik. Variabel yang digunakan merupakan variabel *dummy* dimana bernilai 1 jika desa menyelenggarakan musyawarah desa dan bernilai 0 jika desa tidak menyelenggarakan musyawarah desa.

Variabel kontrol yang digunakan antara lain Pemdes merupakan karakteristik pemerintah desa untuk menggambarkan kapasitas sumber daya manusia pemerintah desa yang diproksi dengan pendidikan tertinggi yang ditamatkan oleh kepala desa dan sekretaris desa. Pada pemerintahan desa, kepala desa merupakan pemimpin di desa yang dipilih oleh masyarakat yang diberi kewenangan untuk mengambil keputusan. Selanjutnya pada pemerintahan desa terdapat perangkat desa yang memiliki peranan penting yaitu sekretaris desa. Sekretaris desa memiliki tugas sebagai koordinator pengelolaan tata usaha dan keuangan desa dan

menjalankan tugas kepala desa jika kepala desa berhalangan. Pemerintah desa yang berpendidikan tinggi diharapkan mampu menjalankan pemerintahan dengan responsif dan bertanggung jawab kepada masyarakat dalam menyediakan infrastruktur publik. Variabel yang digunakan merupakan variabel *dummy* di mana bernilai 1 jika kepala desa atau sekretaris desa memiliki ijazah sarjana atau di atasnya dan bernilai 0 jika memiliki ijazah di bawah sarjana.

Variabel Geo merupakan kondisi geografi desa untuk menggambarkan perbedaan biaya pembangunan jalan di desa. Variabel yang digunakan meliputi topografi desa, di mana bernilai 1 jika topografi wilayah berupa lereng/puncak dan bernilai 0 untuk lainnya. Daerah yang terletak di daerah lereng/puncak pada dasarnya memiliki kesulitan medan dalam pembangunan jalan sehingga memiliki biaya yang lebih mahal dalam pembangunan jalan dibandingkan dengan daerah yang terletak di dataran.

Variabel selanjutnya adalah jumlah kejadian banjir tahun sebelumnya, yaitu tahun 2017. Banjir merupakan salah satu sumber masalah dalam pembangunan maupun perawatan jalan. Daerah yang terdampak banjir kemungkinan memiliki kualitas jalan yang kurang baik dikarenakan banjir dapat merusak jalan. Untuk menggambarkan pengalokasian sumber daya untuk penyediaan prasarana transportasi, digunakan variabel jenis prasarana transportasi antar desa yang paling utama digunakan oleh masyarakat. Variabel yang digunakan berupa variabel *dummy* di mana bernilai 1 jika prasarana transportasi desa hanya melalui jalur darat dan bernilai 0 jika melalui jalur darat dan air. Desa yang memiliki jenis prasarana transportasi hanya melalui jalur darat maka pengalokasian sumber daya lebih dapat terfokus terhadap penyediaan dan perawatan jalan dibandingkan dengan desa yang memiliki jenis prasarana melalui jalur darat dan air.

Selanjutnya, untuk memberikan perbedaan kondisi pembangunan di Indonesia, dalam penelitian digunakan variabel *dummy* Pulau Jawa di mana bernilai 1 untuk desa yang berada di Pulau Jawa dan bernilai 0 jika berada di luar Pulau Jawa. Variabel *dummy* tersebut digunakan karena untuk menggambarkan perbedaan kondisi pembangunan infrastruktur dan perekonomian di wilayah Indonesia di mana di Pulau Jawa kondisi infrastruktur dianggap lebih baik dibandingkan dengan daerah lain.

Pemkab/kota merupakan variabel yang digunakan untuk menggambarkan kondisi pemerintah kabupaten/kota tempat suatu desa berada. Pembangunan di desa tidak terlepas dari peran pemerintah kabupaten/kota. Jika kondisi pemerintah kabupaten/kota baik maka kemungkinan akan memberikan pengaruh baik terhadap pembangunan di desa. Variabel yang digunakan antara lain PDRB per kapita atas harga konstan tahun 2010 untuk menggambarkan kapasitas sumber daya atau kesejahteraan wilayah kabupaten/kota. Selanjutnya untuk menggambarkan kondisi *good governance* pemerintah kabupaten/kota variabel yang digunakan antara lain hasil opini Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) yang ditetapkan oleh BPK, di mana bernilai 1 jika opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dan bernilai 0 untuk lainnya. Pemerintah daerah yang baik merupakan pemerintah yang dapat mempertanggungjawabkan penggunaan anggaran dalam pemerintahannya. Namun, daerah yang memperoleh opini LKPD WTP belum tentu memiliki sistem pemerintahan yang terbebas dari kasus korupsi.

Oleh karena hal tersebut digunakan variabel kasus korupsi bupati/wali kota untuk menjelaskan dampak korupsi kepala daerah terhadap kualitas jalan desa di wilayahnya. Korupsi bupati/wali kota merupakan variabel *dummy* di mana bernilai 1 jika bupati/wali kota terjerat kasus korupsi dan bernilai 0 jika tidak. Bupati/ wali kota yang bersih dianggap dapat memberikan dampak yang positif terhadap pembangunan desa yang berada di wilayah pemerintahannya.

Seperti yang telah disinggung sebelumnya, pada penelitian ini menggunakan variabel terikat berupa *binary*. Estimasi model dengan variabel terikat yang berupa variabel diskrit atau *binary* menggunakan *Ordinary Least Square (OLS)* merupakan hal yang dipaksakan karena estimator yang dihasilkan tidak lagi bersifat *Best Linier Unbiased Estimator (BLUE)*. Hal tersebut disebabkan karena residual tidak berdistribusi normal, terdapat heteroskedastisitas dan nilai R^2 tidak dapat digunakan untuk mengukur *Goodness of fit*. Oleh karena itu, untuk mengestimasi lebih tepat menggunakan *Maximum Likelihood Estimator (MLE)* dibanding OLS (Gujarati and Porter, 2009). Pada penelitian ini estimasi menggunakan estimasi model logit. Kemudian untuk menganalisis pengaruh variabel bebas ($x=1$) terhadap peluang terjadinya kejadian sukses ($Y=1$) akan menggunakan *marginal effect*.

Untuk mengestimasi model empiris, penelitian ini menggunakan data utama bersumber dari data Potensi Desa (PODES) tahun 2018 dari BPS. Tahun tersebut dipilih karena variabel penjelas utama tentang musyawarah desa mulai terdapat pada data PODES tahun 2018 sehingga data yang digunakan berupa data *cross section*. Data PODES digunakan karena memberikan informasi tentang ketersediaan infrastruktur serta karakteristik desa yang meliputi kondisi pemerintah desa, penduduk dan kondisi geografis wilayah yang mencakup seluruh desa di Indonesia.

Data PODES yang digunakan dalam penelitian mencakup kondisi infrastruktur jalan, karakteristik pemerintahan desa dan kondisi geografi desa dengan unit analisis tingkat desa. Karena keterbatasan informasi dan data pada data PODES, data PODES digabung dengan data lain sebagai variabel kontrol, tetapi terbatas pada tingkat kabupaten/kota. Data lain yang digunakan antara lain Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita atas harga konstan tahun 2010 yang diperoleh dari hasil publikasi BPS, hasil opini Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) dari BPK dan kasus korupsi bupati/wali kota dari KPK.

Secara keseluruhan data PODES mencakup wilayah administrasi pemerintah setingkat desa yang berupa desa, kelurahan dan Unit Pemukiman Transmigrasi (UPT), sehingga data pada tahun 2018 berjumlah 83.391. Dari jumlah data tersebut selanjutnya digabung (*merge*) dengan data lain sebagaimana disebutkan di atas. Dari jumlah data yang cocok (*matched*) diseleksi melalui dua tahap. Pertama memilih data dengan status administrasi pemerintahan desa, dan selanjutnya memilih desa yang hanya memiliki prasarana transportasi jalan antar desa sehingga jumlah data yang digunakan sebanyak 72.613 desa.

4. HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Deskriptif

Berdasarkan data PODES sebanyak 97% desa di Indonesia memiliki prasarana transportasi antar desa melalui jalur darat. Dalam penelitian ini menggunakan beberapa variabel dengan statistik deskriptif variabel sebagai berikut

Tabel 1. Ringkasan Statistik Variabel Penelitian

Variabel	Rata-rata	Std.Dev.	Min	Mak
Jenis permukaan jalan terluas aspal/beton*	.716	.451	0	1
Keberadaan kegiatan Musyawarah desa*	.988	.105	0	1
Kepala desa dengan pendidikan S1*	.182	.386	0	1
Sekretaris desa dengan pendidikan S1*	.255	.436	0	1
Topografi desa di lereng/puncak*	.188	.391	0	1
Jumlah bencana banjir di desa pada tahun sebelumnya (2017)	.314	.901	0	9
Jenis prasarana transportasi melalui darat*	.921	.268	0	1
Desa di pulau Jawa*	.309	.462	0	1
Ln PDRB per kapita	3.115	.601	1.427	5.938
Opini LKPD*	.745	.435	0	1
Korupsi bupati/ walikota*	.009	.094	0	1
Jumlah Observasi				72.613

Sumber : PODES tahun 2018, Ket : (*) merupakan variabel *dummy*

Dari total jumlah desa yang diteliti menunjukkan bahwa rata-rata sebanyak 72% desa di Indonesia memiliki jenis permukaan jalan terluas berupa aspal atau beton dengan rincian masing-masing pulau sebagai berikut.

Tabel 2. Jenis Permukaan Jalan Antar Desa yang Terluas tiap Pulau Tahun 2018

Pulau	Jumlah Desa dengan Jalan Beraspal/beton	Jumlah Desa	Persentase Desa dengan Jalan Beraspal/beton
Sumatera	15,506	22,172	69.9%
Jawa	20,848	22,453	92.9%
Bali dan Nusa Tenggara	3,190	4,659	68.5%
Kalimantan	3,229	6,281	51.4%
Sulawesi	6,374	8,630	73.9%
Maluku	1,260	1,974	63.8%
Papua	1,593	6,444	24.7%
Total	52,000	72,613	71.6%

Sumber : PODES tahun 2018, telah diolah kembali

Tabel 2 menunjukkan bahwa sebanyak 92,9% desa di Pulau Jawa memiliki jenis permukaan jalan terluas berupa aspal/beton yang merupakan persentase tertinggi. Sementara Pulau Papua memiliki persentase terendah dalam hal desa yang memiliki jenis permukaan jalan terluas berupa aspal/beton yaitu sebanyak 24,7%. Hal tersebut juga dapat diartikan bahwa pembangunan infrastruktur jalan di Pulau Jawa paling baik di antara daerah lainnya.

Terkait dengan musyawarah desa, berdasarkan data PODES, sebaran desa yang tidak melaksanakan musyawarah desa adalah sebagai berikut.

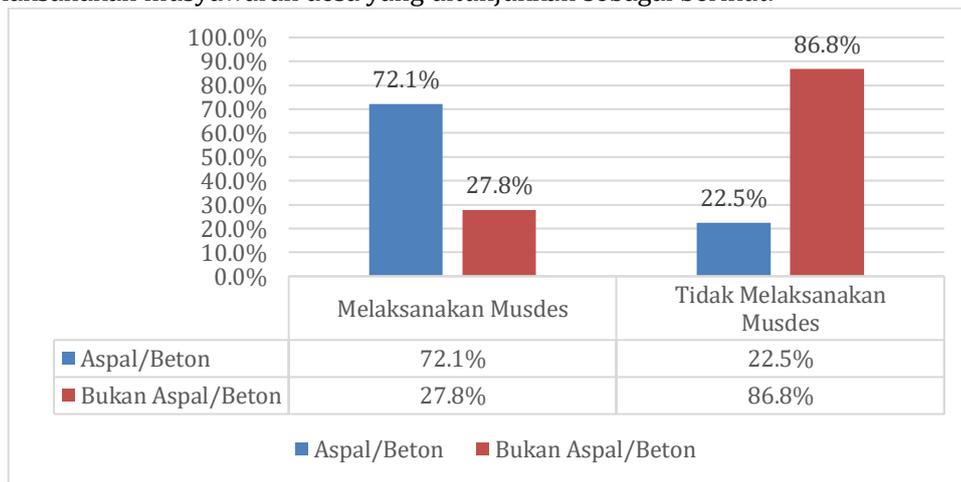
Tabel 3. Desa yang Tidak Melaksanakan Musyawarah Desa

Pulau	Jumlah Desa yang Tidak Melaksanakan Musyawarah Desa	Jumlah Desa	Persentase Desa yang Tidak Melaksanakan Musyawarah Desa
Sumatera	59	22,172	0.27%
Jawa	15	22,453	0.07%
Bali dan Nusa Tenggara	18	4,659	0.39%
Kalimantan	16	6,281	0.25%
Sulawesi	32	8,630	0.37%
Maluku	30	1,974	1.52%
Papua	651	6,444	10.10%
Total	821	72,613	1.13%

Sumber : PODES tahun 2018, telah diolah kembali

Berdasarkan Tabel 3 sebanyak 821 desa atau 1,13% desa tidak menyelenggarakan musyawarah desa, di mana paling banyak terdapat di Pulau Papua yang juga memiliki persentase terendah dalam hal desa yang memiliki jenis permukaan jalan terluas berupa aspal/beton.

Pelaksanaan musyawarah desa pada proses pembangunan desa pada dasarnya memberdayakan masyarakat untuk turut berpartisipasi dalam proses pembangunan di desa. Dengan adanya partisipasi masyarakat diharapkan pemerintah lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat dan lebih bertanggung jawab dalam menjalankan tugasnya yang pada akhirnya dapat membuat kualitas infrastruktur di desa khususnya jalan menjadi lebih baik. Data PODES menunjukkan bahwa secara keseluruhan desa-desa yang melaksanakan musyawarah desa memiliki kualitas jalan yang lebih baik dibandingkan dengan desa-desa yang tidak melaksanakan musyawarah desa yang ditunjukkan sebagai berikut.



Sumber: PODES tahun 2018, telah diolah kembali

Gambar 1. Perbandingan Kualitas Jalan Antar Desa yang Terluas

4.2. Hasil Estimasi

Hasil estimasi atas model empiris untuk menganalisis pengaruh musyawarah desa terhadap kualitas jalan antar desa dengan beberapa variabel kontrol menggunakan metode logit ditunjukkan sebagai berikut.

Tabel 4. Hasil Estimasi

Variabel Terikat : Jenis Permukaan Jalan Antar Desa yang Terluas	(1)	(2)
	<i>Coefficient</i>	<i>Marginal Effect</i>
Variabel bebas		
Keberadaan kegiatan Musyawarah Desa	1.515*** (0.0920)	0.347*** (0.0223)
Kepala desa dengan pendidikan S1	0.245*** (0.0259)	0.042*** (0.0042)
Sekretaris desa dengan pendidikan S1	0.391*** (0.0226)	0.066*** (0.0036)
Topografi desa di lereng/puncak	-0.714*** (0.0231)	-0.142*** (0.005)
Jumlah bencana banjir di desa tahun 2017	-0.0720*** (0.00967)	-0.013*** (0.0017)
Jenis prasarana transportasi melalui darat	1.524*** (0.0312)	0.342*** (0.0075)
Desa di Pulau Jawa	1.730*** (0.0287)	0.259*** (0.0031)
Ln PDRB per Kapita	0.118*** (0.0159)	0.021*** (0.0028)
Opini LKPD	0.474*** (0.0209)	0.0903*** (0.0042)
Korupsi Bupati/ WaliKota	-0.333*** (0.0854)	-0.065*** (0.0179)
Konstanta	-2.965*** (0.108)	
<i>Observation</i>		72,613
<i>Pseudo R2</i>		0.1641
<i>LR chi2 (10)</i>		14213.59
<i>Prob > chi2</i>		0.0000
<i>Sensitivity (+)</i>		93.74%
<i>Specitivity (-)</i>		35.43%
<i>Correctly classified</i>		77.19%

Standard errors di dalam kurung, * $p < 0.1$, ** $p < 0.05$, *** $p < 0.01$

Sumber : Hasil Pengolahan

Berdasarkan Tabel Hasil Estimasi nilai *LR Chi2* sebesar 14213.59 dengan *Prob > chi2* bernilai 0,0000 yang menunjukkan bahwa variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Dengan kata lain menunjukkan bahwa model estimasi dalam penelitian layak untuk digunakan. Hasil uji parsial menunjukkan bahwa semua variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat pada taraf signifikansi $\alpha < 1\%$. Estimasi logit menghasilkan nilai *Pseudo* yang bernilai 0,1641 dengan kata lain variabel bebas mampu menjelaskan variabel terikat sebesar 16,41%, sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel di luar model. Selanjutnya dilakukan pengujian *Goodness of fit* dengan pengujian *Sensitivity* dan *Specitivity*. Berdasarkan hasil pengujian disimpulkan bahwa observasi hasil positif yang dinyatakan benar secara positif sebesar 93,74%, sedangkan observasi negatif yang dinyatakan

benar secara negatif sebesar 35,43%. Secara keseluruhan model mampu menyatakan secara benar sebesar 77.19%.

Selanjutnya untuk menjelaskan besaran pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan *marginal effect*. Variabel penjelas utama pelaksanaan musyawarah desa berpengaruh/bertanda positif terhadap kualitas jalan antar desa dan memiliki nilai *marginal effect* sebesar 0.374 yang berarti bahwa jika desa melaksanakan kegiatan musyawarah desa maka probabilitas desa untuk memiliki jalan dengan jenis permukaan terluas berupa aspal/beton akan lebih tinggi sebesar 37,4% dibandingkan dengan desa yang tidak melaksanakan kegiatan musyawarah desa. Musyawarah desa merupakan wujud demokrasi yang merupakan wadah bagi partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan, pengawasan dan pertanggungjawaban terhadap penyediaan infrastruktur di desa. Desa yang tidak melaksanakan musyawarah desa memungkinkan aspirasi masyarakat dalam perencanaan pembangunan dan pengawasan desa serta pertanggungjawaban pemerintah desa tidak berjalan baik. Hasil tersebut mendukung argumen bahwa daerah dengan partisipasi masyarakat, pengawasan dan sistem pertanggungjawaban yang baik memiliki layanan publik yang lebih baik.

Karakteristik pemerintah desa yang meliputi tingkat pendidikan kepala desa dan sekretaris desa guna menunjukkan kapasitas kepala desa dan sekretaris desa dalam menjalankan tugasnya semuanya berpengaruh/bertanda positif terhadap kualitas jalan antar desa. Artinya, jika desa memiliki kepala desa dengan tingkat pendidikan paling rendah sarjana maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih tinggi dibandingkan dengan desa yang memiliki kepala desa dengan tingkat pendidikan di bawah sarjana. Begitu pula halnya jika desa memiliki sekretaris desa dengan tingkat pendidikan paling rendah sarjana maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih tinggi dibandingkan dengan desa yang memiliki sekretaris desa dengan tingkat pendidikan di bawah sarjana. Hal tersebut menunjukkan bahwa pemerintah yang memiliki kapasitas sumber daya manusia yang baik dapat menjalankan pemerintahan dengan baik dan dapat menjadikan penyediaan barang publik menjadi lebih baik. Kepala desa selaku pengambil keputusan di desanya memiliki peran sentral dalam memastikan pembangunan di desa berjalan dengan baik dituntut mampu mengorganisasikan perangkat desa dalam menjalankan tugasnya. Sementara sekretaris desa dapat dianggap sebagai orang kedua dalam pemerintahan desa dituntut mampu untuk menyelenggarakan administrasi pemerintahan dan mengkoordinasikan tugas-tugas perangkat desa.

Berkaitan dengan biaya konstruksi dan perawatan jalan, topografi desa di daerah lereng/puncak dan jumlah kejadian bencana banjir berpengaruh/bertanda negatif terhadap kualitas jalan antar desa. Artinya, jika desa terletak di lereng/puncak maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih kecil dibandingkan dengan desa yang terletak di dataran. Perbedaan kondisi geografi suatu wilayah memberikan perbedaan kebutuhan dan biaya penyediaan barang publik di mana daerah dengan kondisi geografi yang lebih sulit akan membuat biaya pembangunan jalan menjadi lebih mahal. Pembangunan jalan nampaknya lebih sulit pada daerah pegunungan karena medan yang curam atau berkelok-kelok sehingga diperlukan usaha dan biaya yang lebih besar dalam proses pembangunan dan perawatan jalan. Selanjutnya jika terjadi penambahan jumlah kejadian banjir di suatu desa

maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton semakin kecil. Banjir merupakan hambatan dalam pembangunan dan perawatan jalan. Banjir pada dasarnya bersifat destruktif sehingga dapat merusak jalan. Jalan yang sering terkena banjir akan cepat rusak sehingga diperlukan biaya pemeliharaan jalan yang lebih banyak dibandingkan dengan daerah yang terbebas banjir.

Dalam hal pengalokasian sumber daya yang diproksi dengan jenis prasarana transportasi antar desa berpengaruh/bertanda positif terhadap kualitas jalan antar desa. Artinya, jika desa hanya memiliki sarana transportasi melalui jalur darat maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih tinggi dibandingkan dengan desa yang memiliki sarana transportasi melalui jalur darat dan air. Hal tersebut kemungkinan terjadi karena desa yang hanya memiliki sarana transportasi melalui jalur darat lebih fokus dan mudah dalam pembagian alokasi sumber daya guna menyediakan dan merawat jalan. Sementara desa yang memiliki sarana transportasi melalui jalur darat dan air selain harus memastikan jalan berkualitas baik juga harus menyediakan sarana pendukung transportasi air seperti tambatan perahu.

Selanjutnya, desa yang berada di Pulau Jawa berpengaruh/bertanda positif terhadap kualitas jalan antar desa. Artinya jika desa yang berada di Pulau Jawa maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih tinggi dibandingkan dengan desa yang berada di luar Pulau Jawa. Bukan menjadi rahasia umum bahwa pulau Jawa merupakan pulau dengan jumlah penduduk terpadat dan aktivitas perekonomian dapat dikatakan berpusat di Pulau Jawa. Berdasarkan data BPS tahun, Jawa memberikan kontribusi terbesar pada pertumbuhan ekonomi dengan kontribusi sebesar 58,48% di tahun 2018. Selanjutnya, tercatat bahwa perekonomian di Indonesia didominasi oleh sektor industri, dimana masih terpusat di Pulau Jawa. Oleh karena itu, daerah di pulau Jawa memerlukan infrastruktur transportasi dengan kualitas baik guna mendukung kemudahan akses distribusi. Namun hal tersebut perlu menjadi perhatian pemerintah, sehingga diperlukan pembangunan di luar Pulau Jawa untuk mewujudkan pemerataan ekonomi.

Terkait dengan pengaruh kondisi pemerintah kabupaten/kota terhadap kualitas jalan antar desa, menunjukkan bahwa PDRB per kapita atas dasar harga konstan tahun 2010 berpengaruh/bertanda positif. Artinya semakin bertambahnya PDRB per kapita suatu daerah maka probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton semakin tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa daerah yang lebih sejahtera memiliki kemampuan yang lebih baik dalam membangun jalan berupa aspal/beton.

Berkaitan dengan kondisi *good governance* pemerintah kabupaten/kota, opini hasil pemeriksaan LKPD berpengaruh/bertanda positif terhadap kualitas jalan, artinya jika desa berada di kabupaten/kota yang memiliki opini WTP pada LKPD, probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih tinggi dibandingkan dengan desa yang berada di kabupaten/kota yang tidak memiliki opini WTP pada LKPD. Opini hasil pemeriksaan LKPD menunjukkan akuntabilitas suatu pemerintah kabupaten/kota, sehingga akuntabilitas suatu kabupaten/kota memiliki peran dalam kualitas pembangunan infrastruktur di desa.

Selanjutnya korupsi bupati/wali kota berpengaruh/bertanda negatif terhadap kualitas jalan antar desa. Artinya, jika desa berada di kabupaten/kota dimana bupati/walikota terjerat kasus korupsi, probabilitas desa memiliki permukaan jalan terluas berupa aspal/beton lebih

kecil dibandingkan dengan desa yang berada di kabupaten/kota dimana bupati/walikota tidak terjerat kasus korupsi. Pemerintah kabupaten/kota memiliki peran vital dalam penyelenggaraan pemerintah desa dikarenakan perencanaan pembangunan desa merupakan bagian dari perencanaan pembangunan kabupaten/kota. Pemerintah kabupaten/kota juga wajib menyalurkan alokasi dana desa (ADD) yang bersumber dari APBD. Selanjutnya, pemerintah kabupaten/kota mempunyai tugas untuk melakukan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan pemerintahan desa.

5. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Salah satu tujuan pelaksanaan desentralisasi adalah dapat memperbaiki penyediaan infrastruktur pada pemerintah daerah. Guna memastikan implementasi desentralisasi berjalan dengan baik tanpa adanya permasalahan konflik kepentingan, diperlukan kontrol pada sistem pemerintahan. Salah satu mekanisme yang dapat dilakukan adalah dengan melibatkan masyarakat dalam proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan penyelenggaraan pemerintahan dan penyediaan infrastruktur publik.

Penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan musyawarah desa yang merupakan variabel penjelas utama memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kualitas jalan yang berupa jenis permukaan jalan antar desa yang terluas berupa aspal/beton dengan nilai *marginal effect* paling dominan dari semua variabel bebas yaitu sebesar 0,347. Hal tersebut berarti bahwa jika desa melaksanakan kegiatan musyawarah desa, probabilitas desa untuk memiliki jalan dengan jenis permukaan terluas berupa aspal/beton akan lebih tinggi sebesar 37,4% dibandingkan dengan desa yang tidak melaksanakan kegiatan musyawarah desa.

Dengan demikian, temuan ini mendukung studi-studi terdahulu mengenai dampak positif desentralisasi khususnya partisipasi masyarakat terhadap penyediaan infrastruktur. Hal ini memperlihatkan bahwa keberhasilan pelaksanaan desentralisasi dalam penyediaan infrastruktur khususnya di desa diperlukan adanya partisipasi masyarakat, pengawasan dan pertanggungjawaban pemerintah daerah kepada masyarakat.

Berdasarkan kesimpulan di atas, pelaksanaan musyawarah desa dalam proses pembangunan di desa menjadi hal yang harus dilaksanakan khususnya dalam meningkatkan kualitas jalan antar desa. Pelaksanaan musyawarah desa perlu mendapat dukungan baik dari masyarakat, pemerintah desa maupun pemerintah kabupaten/kota guna memfasilitasi aspirasi masyarakat dan memperkuat kontrol terhadap pemerintah desa sehingga kebutuhan infrastruktur bagi masyarakat desa dapat terpenuhi dan memiliki kualitas yang baik. Selanjutnya, pemerintah pusat maupun pemerintah daerah perlu melakukan sosialisasi, pembinaan maupun pengawasan guna memastikan keberlangsungan musyawarah desa pada pembangunan desa.

DAFTAR PUSTAKA

- Ackerman, J. (2004) 'Co-governance for accountability: Beyond "exit" and "voice"', *World Development*, 32(3), pp. 447-463. doi: 10.1016/j.worlddev.2003.06.015.
- Antlöv, H. (2003) 'Village government and rural development in Indonesia: The new democratic framework', *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 39(2), pp. 193-214. doi: 10.1080/00074910302013.
- Barankay, I. and Lockwood, B. (2007) 'Decentralization and the productive efficiency of government: Evidence from Swiss Cantons', *Journal of Public Economics*, 91(5-6), pp.

- 1197–1218. doi: 10.1016/j.jpubeco.2006.11.006.
- Bardhan, P. (2002) 'Decentralization of governance and development', *Journal of Economic Perspectives*, 16(4), pp. 185–205. doi: 10.1257/089533002320951037.
- Bardhan, P. and Mookherjee, D. (2000) 'Capture and governance at local and national levels', *The American Economic Review*, 90(2), pp. 135–139.
- Bardhan, P. and Mookherjee, D. (2006a) 'Decentralisation and accountability in infrastructure delivery in developing countries', *Economic Journal*, 116(508), pp. 101–127. doi: 10.1111/j.1468-0297.2006.01049.x.
- Bardhan, P. and Mookherjee, D. (2006b) 'Pro-poor targeting and accountability of local governments in West Bengal', *Journal of Development Economics*, 79(2), pp. 303–327. doi: 10.1016/j.jdeveco.2006.01.004.
- Besley, T. and Coate, S. (2003) 'Centralized versus decentralized provision of local public goods: A political economy approach', *Journal of Public Economics*, 87(12), pp. 2611–2637. doi: 10.1016/S0047-2727(02)00141-X.
- Besley, Timothy *et al.* (2005) 'Participatory democracy in action : Survey evidence from South India', *Journal of the European Economic Association*, 3(2), pp. 648–657. doi: 10.1016/S0009-2797(01)00278-2.
- Blair, H. (2000) 'Participation and accountability at the periphery: Democratic local governance in six countries', *World Development*, 28(1), pp. 21–39. doi: 10.1016/S0305-750X(99)00109-6.
- Canavire-Bacarreza, G., Martinez-Vazquez, J. and Yedgenov, B. (2017) 'Reexamining the determinants of fiscal decentralization: What is the role of geography?', *Journal of Economic Geography*, 17, pp. 1209–1249. doi: 10.1093/jeg/lbw032.
- Chowdhury, S., Yamauchi, F. and Dewina, R. (2009) 'Governance decentralization and local infrastructure provision in Indonesia', *IFPRI Discussion Paper*, No. 0092(October), p. 32.
- Crook, R. C. (2003) 'Decentralisation and poverty reduction in Africa: The politics of local-central relations', *Public Administration and Development*, 23(1), pp. 77–88. doi: 10.1002/pad.261.
- Dercon, S. *et al.* (2007) 'The impact of roads and agricultural extension on consumption growth and poverty in fifteen ethiopian villages', *American Journal of Agricultural Economics*, 91(4), p. 1007. doi: 10.1111/j.1467-8276.2009.01325.x.
- Evans, P. (2004) 'Development as institutional change: The pitfalls of monocropping and the potentials of deliberation', *Studies in Comparative International Development*, 38(4), pp. 30–52. doi: 10.1007/BF02686327.
- Faguet, J. P. (2004) 'Does decentralization increase government responsiveness to local needs? Evidence from Bolivia', *Journal of Public Economics*, 88(3–4), pp. 867–893. doi: 10.1016/S0047-2727(02)00185-8.
- Faguet, J. P. (2012) *Decentralization and popular democracy: Governance from Below in Bolivia*. Ann Arbor: University of Michigan Press. doi: 10.1016/j.worlddev.2013.01.002.
- Faguet, J. P. (2014) 'Decentralization and Governance', *World Development*, 53, pp. 2–13. doi: 10.1016/j.worlddev.2013.01.002.
- Faguet, J. P. and Sánchez, F. (2008) *Decentralization's effects on educational outcomes in Bolivia and Colombia*, *World Development*. doi: 10.1016/j.worlddev.2007.06.021.
- Francis, P. and James, R. (2003) 'Balancing rural poverty reduction and citizen participation: The contradictions of Uganda's decentralization program', *World Development*, 31(2), pp. 325–337. doi: 10.1016/S0305-750X(02)00190-0.
- Fujita, M. and Mori, T. (2005) 'Frontiers of the new economic geography', *Papers in Regional Science*, 84(3), pp. 377–405. doi: 10.1111/j.1435-5957.2005.00021.x.
- Gallup, J. L., Sachs, J. D. and Mellinger, A. D. (1999) 'Geography and economic development', *International Regional Science Review*, 22(2), pp. 179–232. doi: 10.1177/016001799761012334.
- Gary Bland (2011) 'Supporting post-conflict democratic development? external promotion of participatory budgeting in El Salvador', *World Development*, 39(5), pp. 863–873.

- Gibson, J. and Rozelle, S. (2003) 'Poverty and access to roads in Papua New Guinea', *Economic Development and Cultural Change*, 52(1), pp. 159–185. doi: 10.1086/380424.
- Gonçalves, S. (2014) 'The effects of participatory budgeting on municipal expenditures and infant mortality in Brazil', *World Development*, 53, pp. 94–110. doi: 10.1016/j.worlddev.2013.01.009.
- Gujarati, D. N. and Porter, D. C. (2009) *Basic econometrics*. 5th edn. New York: McGraw-Hill International Editions.
- Khandker, S. R., Bakht, Z. and Koolwal, G. B. (2009) 'The poverty impact of rural roads: Evidence from Bangladesh', *Economic Development and Cultural Change*, 57(4), pp. 685–722. doi: 10.1086/598765.
- Kis-Katos, K. and Sjahrir, B. S. (2017) 'The impact of fiscal and political decentralization on local public investment in Indonesia', *Journal of Comparative Economics*. Elsevier Inc., 45(2), pp. 344–365. doi: 10.1016/j.jce.2017.03.003.
- Krause, R. M. (2012) 'Political decision-making and the local provision of public goods: The case of municipal climate protection in the US', *Urban Studies*, 49(11), pp. 2399–2417. doi: 10.1177/0042098011427183.
- Lockwood, B. (2002) 'Distributive politics and the persistence of amtrak', *The Review of Economic Studies*, 69(2), pp. 313–337. doi: 10.2307/2131831.
- Manor, J. (1999) *The political economy of democratic institutions*. Washington, DC: The World Bank. doi: 10.1023/A:1011664012733.
- Olken, B. A. (2007) 'Monitoring corruption: Evidence from a field experiment in Indonesia', *Journal of Political Economy*, 115(2), pp. 200–249. doi: 10.1086/517935.
- Pal, S. and Wahhaj, Z. (2017) 'Fiscal decentralisation, local institutions and public good provision: evidence from Indonesia', *Journal of Comparative Economics*. Elsevier Inc., 45(2), pp. 383–409. doi: 10.1016/j.jce.2016.07.004.
- Prud'homme, R. (1995) 'The dangers of decentralization', *World Bank Research Observer*, 10(2), pp. 201–220. doi: 10.1093/wbro/10.2.201.
- Shleifer, A. and Vishny, R. W. (1993) 'Corruption', *The Quarterly Journal of Economics*, 108(3), pp. 599–617.
- Speer, J. (2012) 'Participatory governance reform: A good strategy for increasing government responsiveness and improving public services?', *World Development*. Elsevier Ltd, 40(12), pp. 2379–2398. doi: 10.1016/j.worlddev.2012.05.034.
- Tiebout, C. M. (1956) 'A pure theory of local expenditures', *Journal of Political Economy*, 64(5), pp. 416–424. doi: 10.1017/CBO9781107415324.004.
- Wallis, J. J. and Oates, W. E. (1988) *Decentralization in the public sector: An empirical study of state and local government*, University of Chicago Press. Chicago.
- Wampler, B. (2008) 'When does participatory democracy deepen the quality of democracy? lessons from Brazil', *Comparative Politics*, 41(1), pp. 61–81.