MJPA : Musamus Journal of Public Administration
Volume 9. No. 1. (Oktober, 2026), hlm 62-73
eISSN/pISSN:2622917X/26226499

Implementasi Kebijakan Pembangunan Inklusif Berbasis Infrastruktur Terhadap Kemiskinan, Pengangguran, dan Ketimpangan Gender di Nusa Tenggara Timur

Yusinta Natalia Fina[1]*; Junus J. Beliu[2]; Alvian Rachmad Eko Purnomo[3]

[1,2] Universitas Terbuka, Kupang, Indonesia; yusinta@ecampus.ut.ac.id
[3] Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia; alvian.rep@gmail.com
* Correspondence: yusinta@ecampus.ut.ac.id

ABSTRAK
Pembangunan inklusif merupakan agenda penting dalam kebijakan publik modern, khususnya dalam konteks wilayah berkembang yang masih menghadapi ketimpangan spasial, keterbatasan akses layanan dasar, serta eksklusi kelompok rentan. Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) sebagai wilayah kepulauan menghadapi tantangan pembangunan yang kompleks, terutama terkait keterbatasan konektivitas antarwilayah dan ketimpangan infrastruktur yang berdampak pada kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan pembangunan inklusif berbasis infrastruktur terhadap dampak kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan gender di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualtitatif interpretatif dengan memanfaatkan data dokumen sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan di NTT telah mengalami peningkatan, namun masih terdapat ketimpangan distribusi dan kualitas jalan antarwilayah, termasuk keberadaan segmen jalan rusak dan rusak berat yang berpotensi menghambat mobilitas dan akses layanan publik. Kondisi tersebut berkorelasi dengan dinamika kemiskinan yang masih relatif tinggi serta belum menunjukkan penurunan yang signifikan dalam periode 2014–2025. Selain itu, tingkat pengangguran terbuka pada periode 2023–2025 menunjukkan fluktuasi dan kecenderungan meningkat, disertai perbedaan karakteristik pengangguran antara wilayah perkotaan dan perdesaan serta antara laki-laki dan perempuan. Dari aspek gender, perkembangan Indeks Ketimpangan Gender di NTT menunjukkan tren penurunan, namun indikator kesehatan reproduksi masih memperlihatkan tantangan dalam mewujudkan pembangunan manusia yang lebih setara. Penelitian ini menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur di NTT belum sepenuhnya menghasilkan dampak inklusif secara optimal, sehingga diperlukan penguatan integrasi lintas sektor agar pembangunan infrastruktur mampu mendorong pemerataan kesejahteraan, memperluas kesempatan kerja, serta mengurangi ketimpangan gender secara berkelanjutan.

Kata kunci: *Gender; Infrastruktur; Kemiskinan; Pembangunan Inklusif; Pengangguran*

ABSTRACT
Inclusive development has become a crucial agenda in modern public policy, particularly in developing regions that continue to face spatial inequality, limited access to basic services, and the exclusion of vulnerable groups. East Nusa Tenggara (NTT) Province, as an archipelagic region, encounters complex development challenges, especially related to interregional connectivity constraints and infrastructure disparities that affect the socio-economic welfare of its population. This study aims to analyze the implementation of infrastructure-based inclusive development policies and their impacts on poverty, unemployment, and gender inequality in East Nusa Tenggara Province. The research employs an interpretive qualitative approach using secondary document-based data. The findings indicate that

Open Access at: https://ejournal.unmus.ac.id/index.php/fisip/index
DOI: https://doi.org/10.35724/mjpa.v9i1.7760

road infrastructure development in NTT has improved, yet disparities remain in both the distribution and quality of roads across regions, including the persistence of damaged and severely damaged road segments that may hinder mobility and access to public services. These conditions correlate with poverty dynamics, which remain relatively high and have not shown a significant decline during the 2014–2025 period. In addition, the open unemployment rate during 2023–2025 demonstrates fluctuations with an increasing tendency, accompanied by differences in unemployment characteristics between urban and rural areas as well as between men and women. From a gender perspective, the Gender Inequality Index in NTT shows a declining trend; however, reproductive health indicators continue to present challenges in achieving more equitable human development. This study concludes that infrastructure development in NTT has not yet produced optimal inclusive impacts, highlighting the need for stronger cross-sectoral integration to ensure that infrastructure development can promote welfare equity, expand employment opportunities, and sustainably reduce gender inequality.

Keywords: *Gender Inequality; Infrastructure; Poverty; Inclusive Development; Unemployment*

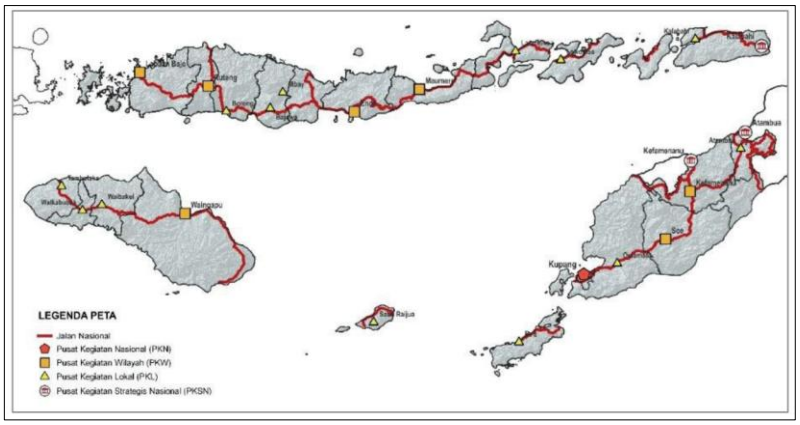
Pendahuluan

Pembangunan inklusif telah menjadi salah satu pendekatan penting dalam kebijakan pembangunan modern (Aggarwal, 2021), terutama sebagai respons terhadap model pembangunan yang hanya menekankan pertumbuhan ekonomi tanpa memastikan pemerataan manfaat bagi seluruh masyarakat (Rauniyar & Kanbur, 2010; Pouw & Gupta, 2017). Dalam kerangka kebijakan publik, pembangunan inklusif tidak hanya menuntut peningkatan indikator ekonomi makro, tetapi juga menekankan pemerataan kesempatan, akses layanan dasar, serta pengurangan ketimpangan sosial. Oleh sebab itu, pembangunan inklusif menempatkan kelompok rentan sebagai bagian penting dari agenda pembangunan, termasuk masyarakat miskin, penganggur, serta kelompok perempuan yang masih menghadapi hambatan struktural dalam akses ekonomi dan sosial (Anggraini & Pratama, 2025; Rizki et al., 2022).

Salah satu instrumen strategis dalam mendorong pembangunan inklusif adalah pembangunan infrastruktur yang tidak hanya dipahami sebagai pembangunan fisik berupa jalan, jembatan, atau sarana transportasi, tetapi juga sebagai instrumen keadilan sosial yang menentukan akses terhadap pengentasan kemiskinan, pasar kerja, serta kesetaraan gender. Infrastruktur yang merata dan berkualitas dapat membuka isolasi wilayah, menurunkan biaya logistik, serta memperluas peluang usaha masyarakat (Sukwika, 2018). Pembangunan infrastruktur tidak selalu menghasilkan dampak inklusif apabila implementasinya tidak dirancang untuk menjangkau kelompok rentan dan wilayah tertinggal.

Nusa Tenggara Timur merupakan wilayah kepulauan yang memiliki tantangan pembangunan khas, terutama karena sebaran pulau yang luas dan keterbatasan konektivitas antarwilayah. Kondisi geografis tersebut menyebabkan pembangunan infrastruktur, khususnya jaringan jalan dan transportasi, menjadi faktor kunci dalam menentukan keberhasilan pembangunan inklusif (Anggraini & Pratama, 2025). Infrastruktur dalam konteks ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana fisik penghubung antarwilayah, tetapi juga sebagai prasyarat akses masyarakat terhadap layanan dasar, distribusi logistik, serta mobilitas ekonomi.

Gambar 1. Peta Sistem dan Struktur di Provinsi NTT



Sumber: Pemerintah Provinsi NTT, (2024)

Kondisi spasial NTT sebagaimana tergambar dalam peta sistem dan struktur wilayah menunjukkan bahwa konektivitas antarwilayah tidak dapat dipahami hanya melalui satu pusat pertumbuhan, melainkan melalui jejaring distribusi yang melibatkan banyak simpul antar pulau (BPK, 2025). Hal ini memperlihatkan bahwa pembangunan jalan, pelabuhan, dan jalur distribusi darat menjadi elemen penting agar pembangunan tidak terpusat hanya pada wilayah tertentu, melainkan menyebar secara lebih merata.

Berdasarkan data panjang jalan menurut jenis permukaan, total panjang jalan Provinsi NTT pada tahun 2024 mencapai sekitar 2.650 km (PUPR, 2024). Dari jumlah tersebut, sebagian besar merupakan jalan beraspal, sementara sisanya masih berupa jalan tidak beraspal. Meskipun dominasi jalan beraspal dapat dilihat sebagai indikator adanya pembangunan infrastruktur yang cukup progresif, proporsi jalan tidak beraspal yang masih besar menunjukkan bahwa pembangunan belum sepenuhnya menjangkau seluruh wilayah secara merata. Ketimpangan ini tampak pada variasi panjang jalan antar kabupaten/kota, di mana beberapa wilayah memiliki jaringan jalan yang jauh lebih panjang dibandingkan wilayah lain.

Tabel 1. Panjang Jalan Berdasarkan Jenis Permukaan Jalan di NTT (km), Tahun 2024

No	Kabupaten/Kota	Aspal	Tidak Diaspal	Jumlah
1	Sumba Barat	68,95	18,75	87,7
2	Sumba Timur	137,28	137,07	274,35
3	Kupang	215,44	132,07	347,51
4	Timor Tengah Selatan	209,77	84,99	294,76
5	Timor Tengah Utara	131,51	1,5	133,01
6	Belu	62,99	0,43	63,42
7	Alor	60,79	63,04	123,83
8	Lembata	24,54	14,46	39
9	Flores Timur	104,5	45,39	149,89
10	Sikka	82,83	7,51	90,34
11	Ende	117,74	28,42	146,16
12	Ngada	158,06	41,18	199,24
13	Manggarai	73,95	24,15	98,1
14	Rote Ndao	27,31	0,7	28,01
15	Manggarai Barat	100,55	41,25	141,8
16	Sumba Tengah	23	3,45	26,45
17	Sumba Barat Daya	56,53	26,54	83,07
18	Nagekeo	65,38	9,98	75,36
19	Manggarai Timur	70,11	42,89	113
20	Sabu Raijua	27	12	39
21	Malaka	67,62	0,32	67,93
22	Kota Kupang	27,94	0,13	28,07
Jumlah		**1.913,79**	**736,21**	**2.650,00**

Sumber: Kementerian PUPR, (2024)

Kualitas infrastruktur juga menjadi indikator penting yang menentukan efektivitas Pembangunan (Gu, 2017a). Data kondisi jalan menunjukkan bahwa sebagian besar jalan berada dalam kategori baik, namun masih terdapat segmen jalan rusak dan rusak berat dalam jumlah yang signifikan. Keberadaan jalan rusak berat menjadi persoalan serius karena berdampak pada meningkatnya biaya transportasi, memperlambat distribusi barang dan jasa, serta menghambat mobilitas masyarakat menuju fasilitas publik. Kondisi ini memperlihatkan bahwa persoalan pembangunan infrastruktur di NTT tidak hanya menyangkut pembangunan jalan baru, tetapi juga menyangkut aspek pemeliharaan dan rehabilitasi agar konektivitas yang telah dibangun dapat berfungsi secara berkelanjutan.

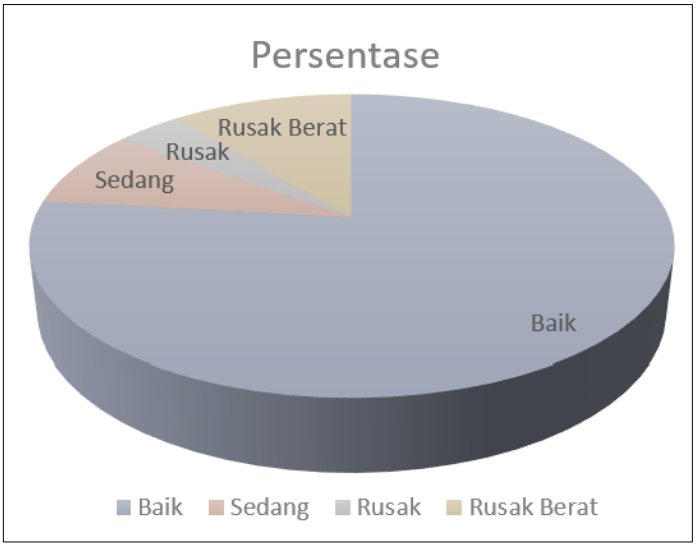
Tabel 2. Panjang Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan di Provinsi NTT (km), Tahun 2024

No	Kabupaten/Kota	Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat
1	Sumba Barat	79,02	1,5	1,05	6,13
2	Sumba Timur	122,4	20,18	74,79	56,99
3	Kupang	244,49	22,82	10,93	69,27
4	Timor Tengah Selatan	226,18	4,44	3,35	60,8
5	Timor Tengah Utara	98,63	33,33	0,81	0,25
6	Belu	54,42	9	-	-
7	Alor	88,19	10,58	6,75	18,31
8	Lembata	35,16	3,2	-	0,64
9	Flores Timur	128,51	13,39	-	7,99
10	Sikka	70,68	12,86	0,3	6,51
11	Ende	110,27	29,11	1	5,77
12	Ngada	171,61	16,14	1,98	9,52
13	Manggarai	82,51	11,04	-	4,56
14	Rote Ndao	26,09	1,92	-	-
15	Manggarai Barat	115,65	5,14	-	21,01
16	Sumba Tengah	26,45	-	-	-
17	Sumba Barat Daya	79,92	0,64	-	2,51
18	Nagekeo	69,63	5,73	-	-
19	Manggarai Timur	78,72	12,12	3,46	18,71
20	Sabu Raijua	36,28	2,3	-	0,43
21	Malaka	63,31	4,42	-	0,2
22	Kota Kupang	26,38	1,5	0,09	0,1
Jumlah		**2.034,47**	**221,35**	**104,5**	**289,68**

Sumber: Kementerian PUPR, (2024)

Distribusi atas kondisi jalan menunjukkan variasi antar wilayah. Kabupaten Kupang memiliki jalan kondisi baik tertinggi sebesar 244,49 km, disusul Timor Tengah Selatan sebesar 226,18 km. Namun pada saat yang sama, beberapa wilayah juga menunjukkan angka kerusakan berat yang tinggi, seperti Kabupaten Kupang (69,27 km), Timor Tengah Selatan (60,80 km), serta Sumba Timur (56,99 km). Ini menegaskan bahwa tingginya panjang jalan tidak selalu berbanding lurus dengan kualitas konektivitas, karena persoalan terhadap pemeliharaan dan rehabilitasi menjadi faktor penentu keberlanjutan infrastruktur. Secara ringkas berikut persentase kondisi jalan di Provinsi NTT

Gambar 2. Persentase Kondisi Jalan di Provinsi NTT, Tahun 2024



Sumber: Kementerian PUPR, (2024)

Pembangunan infrastruktur di NTT menunjukkan adanya kemajuan dari sisi capaian fisik, tetapi masih menghadapi tantangan besar dalam pemerataan akses antarwilayah. Ketimpangan distribusi dan kualitas infrastruktur menjadi faktor yang dapat memperlemah tujuan pembangunan inklusif apabila tidak disertai kebijakan yang memastikan wilayah terpencil dan kelompok rentan memperoleh manfaat setara dari Pembangunan (Gu, 2017b).

Selain persoalan infrastruktur, NTT juga menghadapi masalah sosial ekonomi yang masih cukup tinggi, terutama terkait kemiskinan dan pengangguran. Handoyo et al. (2021) menjelaskan tingginya angka kemiskinan menunjukkan jika pembangunan belum bisa sepenuhnya memberikan dampak terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Sementara itu, persoalan pengangguran mengindikasikan bahwa pembangunan ekonomi belum mampu menciptakan lapangan kerja produktif secara merata.

Dalam perspektif pembangunan inklusif, dimensi gender juga menjadi faktor penting karena perempuan sering berada dalam posisi rentan dalam akses pendidikan, kesehatan, serta peluang ekonomi.

Berbagai studi menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur dapat menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan (Hendra, et al, 2019). Keberhasilan kebijakan publik sering kali ditentukan bukan pada rancangan kebijakan, melainkan pada proses implementasi yang dipengaruhi oleh kapasitas kelembagaan, koordinasi antaraktor, dan konteks sosial-geografis (Pressman & Wildavsky, 1973; Hill & Hupe, 2002; Yanow, 1996).

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi kebijakan pembangunan inklusif berbasis infrastruktur terhadap dampak kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan gender di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi konseptual dan praktis dalam memperkuat kebijakan pembangunan daerah yang lebih responsif, berkeadilan, serta menjangkau kelompok rentan secara lebih luas.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan interpretatif untuk memahami dinamika implementasi kebijakan pembangunan inklusif di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Pendekatan interpretatif digunakan karena implementasi kebijakan dipandang bukan sebagai proses teknokratis yang linear (Noon, 2018), melainkan sebagai arena sosial yang dipengaruhi oleh relasi kekuasaan, negosiasi antaraktor, serta konteks geografis dan sosial-ekonomi (Ponelis, 2015).

Data penelitian ini diambil dari data sekunder melalui analisis dokumen kebijakan, laporan pembangunan daerah, serta data statistik. Analisis data dilakukan dengan teknik analisis tematik melalui proses reduksi data, pengkodean, kategorisasi, serta penarikan tema-tema yang relevan dengan fokus penelitian (Creswell, 2016). Validitas data dijaga melalui triangulasi sumber untuk memastikan kesesuaian interpretasi peneliti dengan kondisi empiris (Sugiyono, 2019).

Salah satu indikator pembangunan inklusif adalah kemampuan menurunkan tingkat kemiskinan secara berkelanjutan. Dalam perspektif kebijakan publik, pembangunan infrastruktur seharusnya menjadi instrumen yang mampu memperluas akses masyarakat miskin terhadap pusat ekonomi, dan peluang usaha (Ali & Yao, 2004). Infrastruktur yang memadai dapat menurunkan biaya transaksi ekonomi dan membuka isolasi wilayah, sehingga masyarakat miskin tidak terjebak dalam keterbatasan akses (Rauniyar, 2010).

Jumlah dan persentase penduduk miskin di NTT dalam rentang 2014–2025 menunjukkan bahwa kemiskinan masih menjadi persoalan struktural yang relatif sulit diturunkan secara signifikan. Meskipun terdapat dinamika naik-turun, tren kemiskinan di NTT memperlihatkan pembangunan yang dilakukan belum sepenuhnya menghasilkan dampak pemerataan kesejahteraan secara kuat.

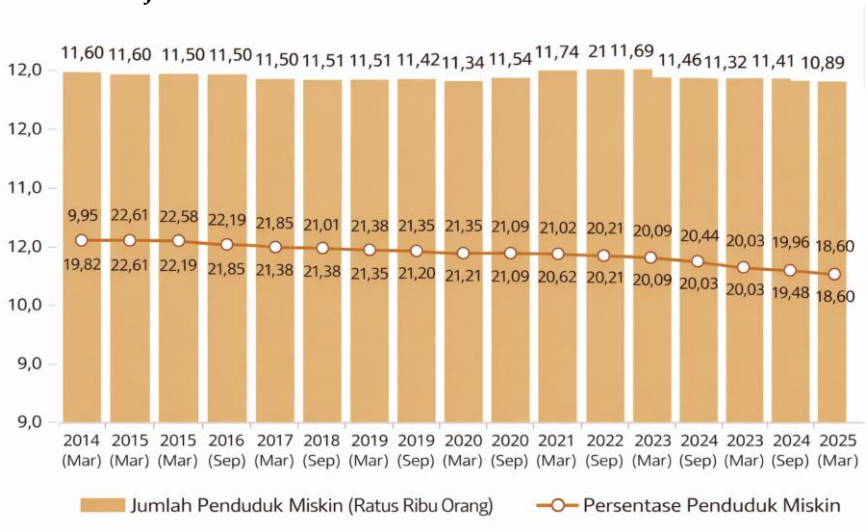
Hasil dan Pembahasan

1. Pengentasan Kemiskinan

Salah satu indikator pembangunan inklusif adalah kemampuan menurunkan tingkat kemiskinan secara berkelanjutan. Dalam perspektif kebijakan publik, pembangunan infrastruktur seharusnya menjadi instrumen yang mampu memperluas akses masyarakat miskin terhadap pusat ekonomi, dan peluang usaha (Ali & Yao, 2004). Infrastruktur yang memadai dapat menurunkan biaya transaksi ekonomi dan membuka isolasi wilayah, sehingga masyarakat miskin tidak terjebak dalam keterbatasan akses (Rauniyar, 2010).

Jumlah dan persentase penduduk miskin di NTT dalam rentang 2014–2025 menunjukkan bahwa kemiskinan masih menjadi persoalan struktural yang relatif sulit diturunkan secara signifikan. Meskipun terdapat dinamika naik-turun, tren kemiskinan di NTT memperlihatkan bahwa pembangunan yang dilakukan belum sepenuhnya menghasilkan dampak pemerataan kesejahteraan secara kuat.

Gambar 3. Jumlah dan Persentase Penduduk Miskin di Provinsi NTT



Sumber: BPS, (2025)

Ketimpangan infrastruktur antar wilayah berkontribusi terhadap stagnasi penurunan kemiskinan (Chakraborty, 2019). Wilayah yang memiliki jaringan jalan terbatas atau jalan rusak berat cenderung menghadapi hambatan akses menuju pasar, fasilitas pendidikan, serta pusat layanan kesehatan. Akibatnya, masyarakat di wilayah tersebut akan menghadapi biaya transportasi yang lebih tinggi dan peluang ekonomi yang lebih sempit. Hal ini membuat kemiskinan tidak hanya menjadi persoalan pendapatan, tetapi juga persoalan keterbatasan akses (Armah, et al, 2014).

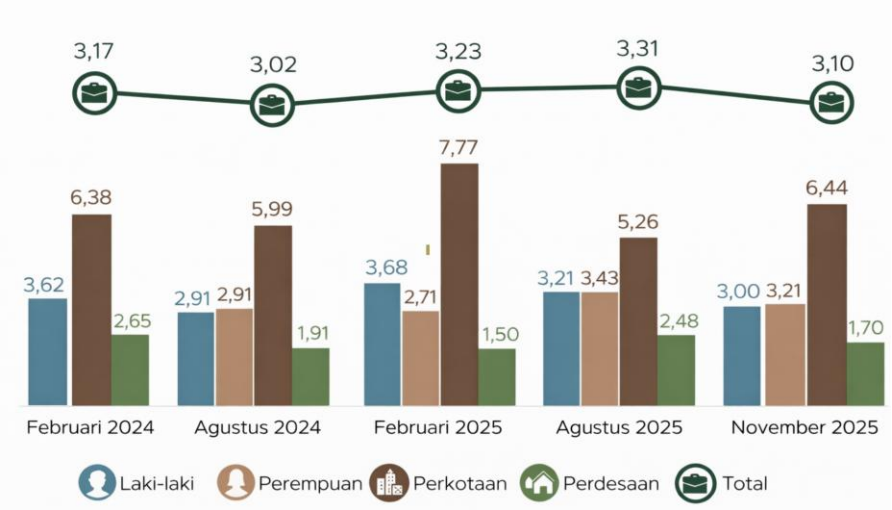
Pembangunan infrastruktur di NTT belum sepenuhnya menghasilkan dampak inklusif karena manfaatnya belum menjangkau masyarakat miskin secara merata. Hal ini menunjukkan bahwa persoalan bukan pada tidak adanya aktivitas pembangunan, tetapi pada implementasi kebijakan yang belum sepenuhnya berorientasi pada pemerataan manfaat pembangunan bagi kelompok miskin.

2. Kesempatan Kerja

Infrastruktur diharapkan menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi karena dapat memperlancar mobilitas tenaga kerja, menarik investasi, serta meningkatkan aktivitas perdagangan (Berawi, 2017). Dalam kerangka ini, pembangunan infrastruktur seharusnya berkontribusi pada penciptaan lapangan kerja, baik melalui proyek pembangunan langsung maupun melalui efek pengganda ekonomi.

Realitas data tingkat pengangguran terbuka (TPT) di NTT menunjukkan dinamika yang menarik. Pada periode Agustus 2023 hingga Agustus 2025, TPT NTT mengalami fluktuasi dan menunjukkan kecenderungan meningkat pada tahun terakhir. Pada Agustus 2025, TPT NTT tercatat sebesar 3,31 persen. Angka ini memperlihatkan bahwa meskipun pembangunan berjalan, pasar kerja masih menghadapi tantangan dalam menyediakan kesempatan kerja yang stabil bagi penduduk usia produktif.

Gambar 4. Tingkat Pengangguran Terbuka di Provinsi NTT



Sumber: BPS Provinsi NTT, (2025)

Data TPT juga menunjukkan adanya perbedaan antara laki-laki dan perempuan serta antara wilayah perkotaan dan perdesaan. TPT perkotaan cenderung lebih tinggi dibanding perdesaan, yang dapat mengindikasikan bahwa urbanisasi dan konsentrasi aktivitas ekonomi di kota tidak selalu sejalan dengan kemampuan kota menyerap tenaga kerja (BPS, 2025). Sementara itu, perbedaan TPT berdasarkan gender memperlihatkan bahwa perempuan menghadapi tantangan tersendiri dalam akses pekerjaan, terutama karena keterbatasan kesempatan kerja formal dan beban sosial yang lebih besar dibanding laki-laki.

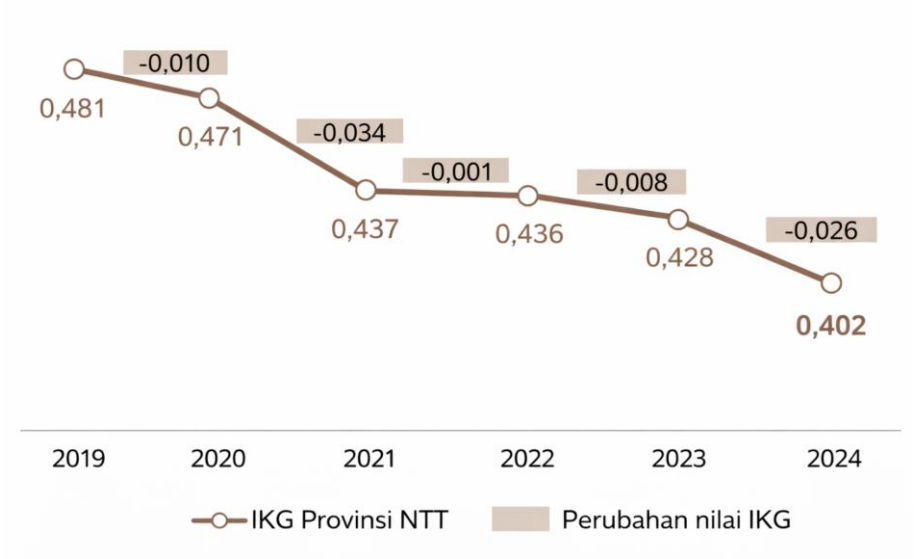
Hal ini menunjukkan pembangunan infrastruktur belum dapat sepenuhnya menghasilkan transformasi ekonomi yang mampu menyerap tenaga kerja secara optimal. Infrastruktur memang membuka konektivitas, tetapi jika tidak disertai strategi penguatan sektor produktif, maka konektivitas hanya akan menjadi jalur mobilitas tanpa menghasilkan perluasan kesempatan kerja yang merata (Zoomers, 2018). Dengan demikian, pembangunan inklusif di NTT membutuhkan integrasi kebijakan infrastruktur dengan kebijakan ketenagakerjaan, pengembangan UMKM, penguatan sektor pertanian modern, serta penciptaan pusat pertumbuhan ekonomi baru di luar wilayah perkotaan.

3. Ketimpangan Gender

Pembangunan inklusif tidak hanya menuntut pemerataan pembangunan antar wilayah, tetapi juga menuntut pemerataan akses antar kelompok sosial, termasuk perempuan. Pembangunan yang tidak memperhatikan dimensi gender berpotensi memperkuat ketimpangan sosial (Popkova, 2020). Hal ini karena perempuan sering berada pada posisi yang lebih rentan dalam akses pendidikan, layanan kesehatan, dan kesempatan ekonomi.

Data tentang perkembangan Indeks Ketimpangan Gender (IKG) di NTT periode 2019–2024 menunjukkan adanya tren penurunan nilai indeks. Penurunan tersebut dapat diinterpretasikan sebagai adanya perbaikan kondisi ketimpangan gender. Namun demikian, tren ini tidak dapat dibaca secara sederhana sebagai keberhasilan penuh pembangunan inklusif, karena indikator ketimpangan gender juga sangat dipengaruhi oleh kualitas layanan dan kesehatan yang masih belum merata antarwilayah.

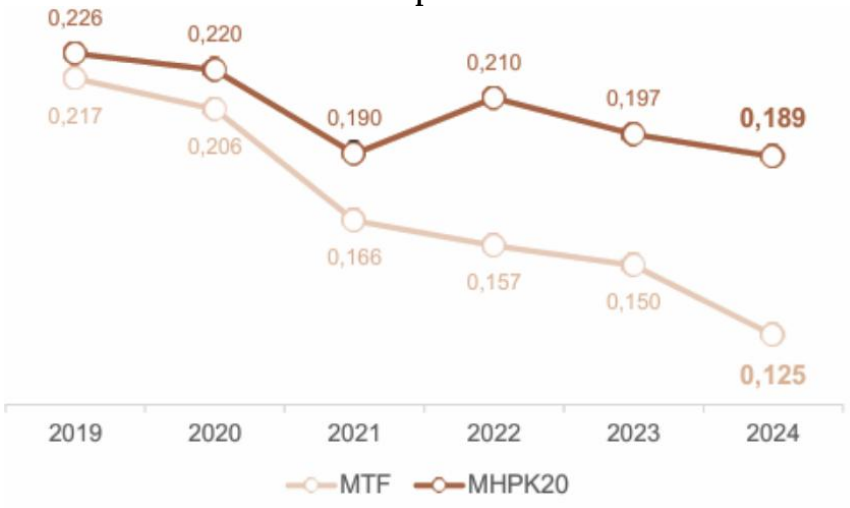
Gambar 5. Indeks Ketimpangan Gender di NTT Tahun 2019-2024



Sumber: BPS Provinsi NTT, (2024).

Selain indeks ketimpangan gender, indikator dimensi kesehatan reproduksi menunjukkan adanya dinamika yang mengindikasikan tantangan serius dalam pembangunan manusia berbasis gender. Dimensi kesehatan reproduksi menjadi indikator penting karena menyangkut akses perempuan terhadap layanan kesehatan ibu dan anak, serta tingkat risiko kesehatan reproduksi di Masyarakat (Castor, 2020).

Gambar 6 Indeks Kesehatan Reproduksi di NTT Tahun 2019-2024



Sumber: BPS Provinsi NTT, (2024).

Keterbatasan akses di infrastruktur jalan dan transportasi di wilayah terpencil dapat menyebabkan perempuan mengalami hambatan untuk memperoleh layanan kesehatan tepat waktu. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki hubungan langsung dengan inklusivitas gender, terutama dalam akses layanan dasar yang sangat menentukan kualitas hidup perempuan.

Pembangunan infrastruktur yang tidak merata dapat berdampak lebih berat bagi perempuan dibanding laki-laki (Pouw, 2017). Infrastruktur yang buruk tidak hanya meningkatkan biaya mobilitas, tetapi juga meningkatkan risiko keamanan dalam perjalanan, memperlambat akses terhadap fasilitas kesehatan, serta membatasi ruang gerak perempuan dalam aktivitas ekonomi produktif. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur harus diposisikan sebagai instrumen yang responsif gender, yakni memastikan bahwa pembangunan jalan, transportasi publik, serta fasilitas layanan dasar dapat menjangkau perempuan secara aman dan mudah.

Kesimpulan/ Conclusion

Implementasi pembangunan inklusif berbasis infrastruktur di Provinsi Nusa Tenggara Timur menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan telah mengalami kemajuan, ditandai oleh dominasi jalan beraspal dan sebagian besar jalan berada dalam kondisi baik. Namun demikian, capaian tersebut belum sepenuhnya mencerminkan pemerataan karena masih terdapat proporsi jalan tidak beraspal serta segmen jalan rusak dan rusak berat yang cukup signifikan di beberapa wilayah. Ketimpangan distribusi dan kualitas infrastruktur ini mengindikasikan bahwa pembangunan infrastruktur di NTT masih menghadapi tantangan dalam menjamin aksesibilitas yang setara antarwilayah.

Dampak pembangunan infrastruktur terhadap kemiskinan memperlihatkan bahwa tren jumlah dan persentase penduduk miskin pada periode 2014–2025 masih menunjukkan dinamika yang relatif tinggi dan belum mengalami penurunan yang konsisten. Hal ini menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur belum sepenuhnya berfungsi sebagai instrumen pemerataan kesejahteraan, terutama karena keterbatasan konektivitas di wilayah tertentu masih membatasi akses masyarakat miskin terhadap layanan dasar dan peluang ekonomi.

Pada dimensi pengangguran, tingkat pengangguran terbuka di NTT periode 2023–2025 menunjukkan fluktuasi dengan kecenderungan meningkat pada tahun terakhir, disertai perbedaan kondisi antara wilayah perkotaan dan perdesaan serta perbedaan berdasarkan jenis kelamin. Temuan ini mengindikasikan bahwa pembangunan infrastruktur belum sepenuhnya terintegrasi dengan strategi penguatan sektor produktif dan penciptaan lapangan kerja, sehingga konektivitas fisik belum secara optimal mendorong transformasi ekonomi yang inklusif.

Sementara itu, pada dimensi gender, perkembangan Indeks Ketimpangan Gender di NTT periode 2019–2024 menunjukkan tren penurunan yang mengarah pada perbaikan kondisi kesetaraan. Namun, indikator kesehatan reproduksi masih memperlihatkan adanya tantangan dalam pencapaian pembangunan manusia yang setara. Kondisi ini menunjukkan bahwa pembangunan inklusif berbasis infrastruktur perlu disertai pengarusutamaan gender yang lebih kuat, terutama dalam memastikan akses perempuan terhadap layanan kesehatan, mobilitas yang aman, serta kesempatan ekonomi.

Berdasarkan keseluruhan temuan tersebut, penelitian ini menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur di NTT belum sepenuhnya menghasilkan dampak pembangunan inklusif secara optimal. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kebijakan pembangunan yang lebih terintegrasi antara pembangunan infrastruktur, pengentasan kemiskinan, penciptaan kesempatan kerja, serta strategi afirmatif berbasis gender agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih merata dan berkelanjutan di seluruh wilayah NTT.

Referensi

Aggarwal, S. C. (2021). Inclusiveness and the Progress of Indian States: Evidence from Inclusive Development Index Between 2011 and 2018. Indian Journal of Human Development, 15(2), 200–228. https://doi.org/10.1177/09737030211008688

Ali, I., & Yao, X. (2004). Inclusive Growth for Sustainable Poverty Reduction in Developing Asia: The Enabling Role of Infrastructure Development. ERD Policy Brief No. 27, 1–10

Anggraini, T. S. and Pratama, A. S. P.: Priority Areas for Public Infrastructure Development to Support National Equity, Case Study: East Nusa Tenggara, Indonesia, Int. Arch. Photogramm. Remote Sens. Spatial Inf. Sci., XLVIII-M-5-2024, 1–7, https://doi.org/10.5194/isprs-archives-XLVIII-M-5-2024-1-2025, 2025.

Armah, B., Keita, M., Gueye, A., Bosco, V., Ameso, J., & Chinzara, Z. (2014). Structural Transformation for Inclusive Development in Africa: The role of active government policies. Development (Basingstoke), 57(3–4), 438–451. https://doi.org/10.1057/dev.2015.9

Arnika, M., Rifdan, R., Arief, M. M., Halid, A. A. W., Taufik, A., & Hasrini, S. (2023). Collaboration between government agencies: Challenges and opportunities in public policy implementation. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik, 14(2). https://doi.org/10.26858/jiap.v14i2.67934

Berawi, M. A. (2017). Designing national policy and strategies for inclusive development: Accelerating infrastructure development for growth and prosperity. International Journal of Technology, 8(5), 773–776. https://doi.org/10.14716/ijtech.v8i5.86

BPK Perwakilan Provinsi Nusa Tenggara Timur. (2025). Problematika dan upaya pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam pembangunan infrastruktur ekonomi [PDF]. https://ntt.bpk.go.id/wp-content/uploads/2025/02/Tulisan-Hukum_Infrastruktur-Ekonomi.pdf

BPS, (2026). Laporan bulanan data sosial ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur Januari 2026 (Vol. 10, No. 02). Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur

BPS Provinsi Nusa Tenggara Timur. (2025, February 28). Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam angka 2025. Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur. Retrieved February 13, 2026, from https://ntt.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/0486bf7b20576e8f1faa5384/provinsi-nusa-tenggara-timur-dalam-angka-2025.html

Castor, J., Bacha, K., & Fuso Nerini, F. (2020). SDGs in action: A novel framework for assessing energy projects against the sustainable development goals. Energy Research and Social Science, 68. https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101556

Chakraborty, S., & Dutt, P. (2019). Spatial inequality and inclusive growth. Economic and Political Weekly, 54(12), 47–55.

Creswell, J. W. (2016). Research design: Pendekatan metode kualitatif, kuantitatif, dan campuran (A. Fawaid & R. K. Pancasari, Penerj.). Pustaka Pelajar.

Gu, Q. (2017a). Integrating soft and hard infrastructures for inclusive development. Journal of Infrastructure, Policy and Development, 1(1), 1–3. https://doi.org/10.24294/jipd.v1i1.29

Gu, Q. (2017b). Integrating soft and hard infrastructures for inclusive development. Journal of Infrastructure, Policy and Development, 1(1), 1–3. https://doi.org/10.24294/jipd.v1i1.29

Handoyo, F., Hidayatina, A., & Purwanto, P. (2021). The Effect of Rural Development on Poverty Gap, Poverty Severity and Local Economic Growth in Indonesia. Jurnal Bina Praja, 13(3), 369–381.

Hendra Andy Mulia Panjaitan. Et al. (2019). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Provinsi Sumatera Utara. Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan, 8(1)

Hill, M., & Hupe, P. (2002). Implementing Public Policy: Governance in Theory and in Practice. SAGE Publications

Kementerian PUPR. (2024). Manual Desain Perkerasan Jalan 2024 [PDF]. Direktorat Jenderal Bina Marga. Diakses 13 Februari 2026, dari https://binamarga.pu.go.id/uploads/files/2027/03mbm2024-manual-desain-perkerasan-jalan-2024.pdf

Noon, E. J. (2018). Interpretive phenomenological analysis: An appropriate methodology for educational research? Journal of Perspectives in Applied Academic Practice, 6(1), 75–83. https://doi.org/10.14297/jpaap.v6i1.304

Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur. (2024). Judul dokumen [Peta]. Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Ponelis, S. R. (2015). Using interpretive qualitative case studies for exploratory research in doctoral studies: A case of information systems research. Informing Science: The International Journal of an Emerging Transdiscipline, 18, 1–20. https://doi.org/10.28945/2339

Popkova, E. G., Sergi, B. S., Haabazoka, L., & Ragulina, Y. V. (2020). Inclusive development: Theory and policy. Springer.

Pouw, N., & Gupta, J. (2017). Inclusive development: A multi-disciplinary issue. Current Opinion in Environmental Sustainability, 24, 104–108. https://doi.org/10.1016/j.cosust.2016.11.013

Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1973). Implementation: How Great Expectations in Washington Are Dashed in Oakland. University of California Press.

Rauniyar, G., & Kanbur, R. (2010). Inclusive growth and inclusive development: A review and synthesis of Asian Development Bank literature. Journal of the Asia Pacific Economy, 15(4), 455–469. https://doi.org/10.1080/13547860.2010.517680

Sugiyono. (2019). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Alfabeta.

Sukwika, T. (2018). Peran pembangunan infrastruktur terhadap ketimpangan ekonomi antarwilayah di Indonesia. Jurnal Wilayah dan Lingkungan, 6(2), 115–130. https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130

Yanow, D. (1996). How Does a Policy Mean? Interpreting Policy and Organizational Actions. Georgetown University Press.

Zoomers, A. (2018). Plantations are everywhere! between infrastructural violence and inclusive development. Geoforum, 96, 341–344. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.04.006