



Analisis Infrastruktur Jalan dan Pendidikan sebagai Tantangan Demokrasi dan Tata Kelola di Provinsi Papua Barat

Bella Ola Shakira^{1*}, Najwa Adhwa Ramadhani², Zahra Hanifah Salma³, Ardhana Ulfa Azis⁴

^{1,2,3,4}Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, Indonesia

E-mail: 2310413069@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2310413051@mahasiswa.upnvj.ac.id²,
2310413071@mahasiswa.upnvj.ac.id³, ardhanaulfa@gmail.com⁴

Alamat: Jalan RS. Fatmawati Raya, Pd. Labu, Kec. Cilandak, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12450

*Korespondensi penulis: 2310413069@mahasiswa.upnvj.ac.id

Abstract. *The lack of road infrastructure in West Papua is a complex problem that has a major impact on the lives of local people. Road development in West Papua is still far behind compared to other regions in Indonesia. The lack of road infrastructure also affects access to education in West Papua. Adequate education is essential in improving the quality of life and opening up opportunities for communities to develop. The purpose of this study is to examine how road infrastructure and education affect governance and democracy in West Papua. The results show that inequality in road infrastructure and education has an impact on limited access to public services, social welfare, and community democratic participation. Using a descriptive qualitative approach based on secondary data, this research illustrates that good governance is needed to overcome geographical barriers and inequality in resource distribution to enhance sustainable development in underdeveloped regions.*

Keywords: *Infrastructure, Roads, Education.*

Abstrak. Ketertinggalan infrastruktur jalan di Papua Barat adalah masalah yang rumit dan berdampak besar pada kehidupan masyarakat setempat. Pembangunan jalan di Papua Barat masih jauh tertinggal dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia. Ketertinggalan infrastruktur jalan ini juga berdampak pada akses pendidikan di Papua Barat. Pendidikan yang memadai sangat penting dalam meningkatkan kualitas hidup dan membuka peluang bagi masyarakat untuk berkembang. Tujuan penelitian ini adalah mengkaji bagaimana infrastruktur jalan dan pendidikan memengaruhi tata kelola pemerintahan dan demokrasi di Papua Barat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketimpangan infrastruktur jalan dan pendidikan berdampak pada keterbatasan akses layanan publik, kesejahteraan sosial, dan partisipasi demokratis masyarakat. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif berbasis data sekunder, penelitian ini memberikan gambaran bahwa tata kelola yang baik diperlukan untuk mengatasi hambatan geografis dan ketimpangan distribusi sumber daya guna meningkatkan pembangunan berkelanjutan di wilayah tertinggal.

Kata kunci: Infrastruktur, Jalan, Pendidikan.

1. LATAR BELAKANG

Pembangunan di sebuah negara dimaksudkan sebagai upaya untuk memberikan kondisi kehidupan yang lebih baik dan layak dari kondisi sebelumnya. Pembangunan ini dapat dilakukan dalam berbagai aspek dalam masyarakat yang memberikan perubahan mendasar dalam berbagai komponen seperti struktur sosial, permasalahan kemiskinan, hingga percepatan pertumbuhan (Todaro dan Smith dalam Primanda & Oktora, 2024). Pembangunan ini dapat menciptakan *good governance* dalam suatu sistem pemerintahan yang mampu memberikan kemakmuran dan kesejahteraan bagi rakyat. Untuk mencapai suatu sistem pemerintahan yang

Received: Oktober 08, 2024; Revised: November 05, 2024; Accepted: November 30, 2024; Published: Desember 03, 2024

good governance, memerlukan prinsip-prinsip dari *good governance* yang meliputi partisipasi, supremasi hukum, transparansi, kesetaraan, efektifitas, efisiensi juga akuntabilitas. Namun, menurut data *The Inclusive Development Index* (IDI) 2018 menunjukkan bahwa Indonesia memiliki nilai kondisi pembangunan yang paling rendah. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi pembangunan di Indonesia belum bisa dibilang inklusif bagi seluruh masyarakat. Untuk mengatasi permasalahan pembangunan di Indonesia yang belum inklusif, salah satu solusinya adalah dengan melakukan pembangunan berbasis wilayah. Dengan melakukan pembangunan berbasis wilayah, dapat memberikan pemerataan pembangunan yang dapat dijangkau ke seluruh pelosok wilayah di Indonesia. Peninjauan kembali telah dilakukan selama 15 tahun terakhir yang menunjukkan perkembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia mengalami kemajuan. Berdasarkan data World Bank menunjukkan angka rasio 0,28% dibandingkan tahun 2020 sebesar 0,38% (Suswita dkk dalam Rodzi, 2023). Dari data tersebut bisa dilihat potensi ekonomi di Indonesia masih sangat rendah dan diperlukan pembangunan ekonomi. Realitas yang ada menunjukkan bahwa pemerintah selama ini belum berhasil dan efektif untuk mempersempit kesenjangan dan ketimpangan yang ada di Indonesia. Hal ini menjadi dasar atas ketertarikan peneliti untuk membahas lebih mendalam mengapa masih ada persoalan ketimpangan dan diskriminasi di Indonesia khususnya persoalan tentang wilayah-wilayah tertinggal di Indonesia masih menjadi permasalahan pemerintah saat ini yaitu permasalahan infrastruktur dan pendidikan yang dinilai tidak merata di wilayah tertinggal Indonesia seperti pada Provinsi Papua Barat. Masalah-masalah ini penting untuk disoroti dan diselesaikan karena merupakan aspek penting demi menyongsong Indonesia Emas Tahun 2045. Dalam Keynote Speech Dies Natalis Ke-57 Universitas Negeri Semarang, Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Menko PMK), Muhadjir Effendy mengatakan bahwa lima prioritas Rencana Pembangunan Nasional berfokus pada pembangunan manusia dan infrastruktur yang menjadi kunci utama menuju Indonesia Emas Tahun 2045. Pembangunan infrastruktur dapat memudahkan masyarakat dalam mengakses dan melakukan mobilisasi juga distribusi barang yang ada sehingga dapat masyarakat dapat melakukan kegiatan ekonomi mereka dan menciptakan pertumbuhan ekonomi. Pendidikan juga penting karena merupakan modal dasar untuk pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) sehingga dapat mengembangkan pola pikir masyarakat secara konstruktif dan kreatif. Dengan pendidikan yang memadai, maka pembangunan nasional akan mudah untuk dicapai.

Ketertinggalan infrastruktur jalan di Papua Barat adalah masalah yang rumit dan berdampak besar pada kehidupan masyarakat setempat. Pembangunan jalan di Papua Barat masih jauh tertinggal dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia, meskipun pemerintah

telah menyediakan dana khusus seperti DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan untuk memperbaiki infrastruktur. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi banyak tantangan. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya perencanaan yang tepat di tingkat provinsi. Misalnya, pada tahun 2019, Papua Barat, Sulawesi Tengah, dan Sumatera Utara tidak memasukkan kegiatan perbaikan jalan dalam dokumen perencanaan pembangunan daerahnya (RKPD), meskipun dana sudah dialokasikan (Andi dkk, 2022). Akibatnya, banyak desa di Papua Barat yang belum memiliki akses jalan yang layak. Ini membuat masyarakat kesulitan untuk menjangkau pasar, layanan kesehatan, dan pendidikan, yang pada akhirnya mempengaruhi kesejahteraan mereka. Jika infrastruktur jalan diperbaiki, biaya transportasi akan menurun, akses ke layanan publik akan lebih mudah, dan ini akan mendorong perkembangan ekonomi daerah tersebut (Foo dkk, 2019; Gibbons dkk, 2019). Namun, ada banyak hambatan dalam pembangunan infrastruktur di Papua Barat. Keterbatasan sumber daya, kurangnya kemampuan manajemen di tingkat daerah, serta regulasi dan tata kelola yang kompleks menjadi masalah yang sering menghambat pelaksanaan proyek. Pemerintah pusat sudah berusaha membantu dengan dana transfer seperti DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan, tetapi pelaksanaannya harus lebih efektif agar pembangunan bisa berjalan sesuai rencana (Ibrahim & Abdul, 2019). Ketertinggalan infrastruktur jalan ini juga berdampak pada akses pendidikan di Papua Barat. Pendidikan yang memadai sangat penting dalam meningkatkan kualitas hidup dan membuka peluang bagi masyarakat untuk berkembang. Namun, Papua Barat masih tertinggal dibandingkan provinsi lain di Indonesia. Salah satu faktor utama adalah terbatasnya akses pendidikan di daerah-daerah terpencil dan sulit dijangkau. Fasilitas pendidikan yang minim, kurangnya tenaga pendidik berkualitas, serta distribusi guru yang tidak merata menjadi hambatan serius bagi perkembangan pendidikan di wilayah ini (Bappeda Papua Barat, 2015). Selain itu, kesulitan geografis di Papua Barat turut memperburuk kondisi pendidikan. Banyak daerah terpencil yang sulit dijangkau, sehingga anak-anak di sana tidak memiliki akses yang layak ke sekolah. Faktor lain yang mempengaruhi rendahnya angka partisipasi sekolah adalah rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya pendidikan serta kondisi ekonomi yang belum mendukung (Amaliah, 2015). Kesenjangan pendidikan ini menyebabkan banyak anak putus sekolah atau bahkan tidak mendapatkan pendidikan sama sekali. Papua Barat juga menghadapi tantangan dalam hal infrastruktur pendidikan. Banyak sekolah yang berada dalam kondisi kurang layak, serta jumlah fasilitas pendidikan yang tidak memadai untuk menampung jumlah siswa yang terus bertambah. Hal ini berdampak langsung pada kualitas pendidikan yang diterima oleh siswa di wilayah tersebut (Gewab dkk, 2015). Pemerintah perlu memberikan perhatian lebih dalam memperbaiki sarana pendidikan dan

menyediakan akses pendidikan yang merata juga diperlukannya perencanaan dan pelaksanaan infrastruktur jalan yang lebih baik untuk seluruh penduduk Papua Barat.

Penelitian yang kami lakukan, dengan judul “Analisis Infrastruktur Jalan dan Pendidikan Sebagai Tantangan Demokrasi dan Tata Kelola di Provinsi Papua Barat” ini memiliki signifikansi yang sangat penting karena tingkat kualitas demokrasi dan tata kelola di Provinsi Papua Barat dapat dilihat dari beberapa aspek krusial seperti pendidikan dan infrastruktur. Hal ini didukung oleh penelitian terdahulu seperti, Rifqy dkk. (2020) yang menerangkan bahwa perlu dibuatnya suatu kebijakan dan perencanaan yang tepat untuk mendukung pendidikan yang lebih baik pada Provinsi Papua Barat. Serta, Andi dkk (2022) menemukan bahwa masih banyak permasalahan yang berkaitan dengan regulasi dan tata kelola yang memerlukan perhatian lebih. Seperti yang telah dijelaskan pada paragraf sebelumnya, Papua Barat sebagai salah satu provinsi dengan tingkat pembangunan yang masih tertinggal, menghadapi tantangan serius terkait infrastruktur yaitu jalan dan akses pendidikan yang memadai. Maka dari itu, urgensi penelitian ini adalah untuk mengkaji bagaimana infrastruktur jalan dan tingkat pendidikan memengaruhi proses demokrasi dan tata kelola di Papua Barat, dengan fokus pada keterkaitannya dalam menciptakan kesejahteraan sosial dan pemerataan pembangunan. Jika ditelusuri lebih lanjut, penelitian ini dapat memberikan beberapa kontribusi penting bagi pengembangan ilmu politik, khususnya dalam kajian demokrasi, tata kelola pemerintahan, dan pembangunan berkelanjutan di wilayah dengan kondisi sosial-ekonomi yang tertinggal. Melalui penelitian ini, pembaca akan mendapatkan pemahaman tentang bagaimana infrastruktur fisik, seperti jalan, memengaruhi efektivitas tata kelola dan proses demokratisasi. Hal ini membuka peluang studi lebih lanjut mengenai hubungan antara pembangunan dan stabilitas politik, serta bagaimana ketimpangan infrastruktur dapat memperburuk ketidakadilan sosial. Penelitian ini dapat menggali konsep baru mengenai demokrasi yang lebih inklusif, dimana infrastruktur dan pendidikan menjadi elemen penting bagi tercapainya demokrasi yang berfungsi penuh di wilayah-wilayah tertinggal. Selain itu, penelitian ini dapat memperkuat argumen bahwa pendidikan bukan hanya alat pembangunan sosial-ekonomi, tetapi juga faktor penting dalam penguatan demokrasi, dengan menggabungkan pendidikan formal dengan pendidikan politik untuk meningkatkan partisipasi warga dalam proses demokratis. Penelitian ini juga dilakukan untuk mendorong munculnya pendekatan baru dalam ilmu politik terkait tata kelola daerah terpencil yang berkelanjutan, untuk menemukan masalah yang dihadapi pemerintah daerah dalam menyediakan layanan dasar, dan menawarkan solusi kebijakan yang berkelanjutan. Hasilnya diharapkan dapat

membantu para pemangku kebijakan membuat rencana pembangunan di Papua Barat yang lebih inklusif, demokratis, dan berkelanjutan.

Penelitian yang membahas mengenai kondisi infrastruktur jalan dan pendidikan di Papua Barat sudah banyak ditemukan dalam berbagai referensi. Demi kelancaran dan kredibilitas penelitian yang kami lakukan, kami menggunakan referensi utama dengan mengkaji beberapa penelitian sebelumnya yang kami anggap relevan dengan penelitian kami. Sebuah literature review dianggap penting karena digunakan sebagai landasan dalam penelitian dan sebagai langkah pencegahan terhadap duplikasi suatu penelitian (Ridwan dkk, 2021). Dengan melakukan Literature Review, peneliti dapat mengidentifikasi dan menganalisis temuan dan metode yang telah digunakan, serta menggarisbawahi kekurangan atau celah dalam penelitian sebelumnya. Penelitian-penelitian di bawah ini memberikan perspektif yang penting dalam memahami kompleksitas isu diskriminasi mengenai kondisi infrastruktur jalan dan pendidikan yang dialami oleh masyarakat Papua Barat.

Jurnal penelitian dengan judul “Analisis Pembangunan Infrastruktur Jalan di Provinsi Papua Barat” yang dilakukan oleh Andi Setyo Pambudi, Sri Hidayati, dan Bambang Pramujio pada tahun 2022 menjadi salah satu referensi utama dalam penelitian ini. Tujuan dari artikel yang ditulis oleh Andi dan kawan-kawan adalah untuk mengidentifikasi masalah utama yang terkait dengan pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Papua Barat. Penelitian ini berfokus pada tantangan geografis, keterbatasan anggaran, dan ketidakmerataan distribusi pembangunan yang menjadi penghambat utama dalam penyelesaian proyek infrastruktur. Penelitian ini mengadopsi metode penelitian dengan mixed method dengan melakukan berbagai analisis mengenai studi literatur yaitu RKP dan RKPD yang berada di semua provinsi di Indonesia dengan mencari gap pada penelitian. Penelitian Andi, Sri, dan Bambang menyimpulkan bahwa kondisi pembangunan infrastruktur jalan memerlukan berbagai penataan kembali kepada kondisi terkini guna menjadikannya bahan evaluasi pada pembangunan di masa depan. Penelitian ini berhubungan dengan studi yang akan kami lakukan, karena sama-sama menyoroti masalah infrastruktur jalan. Namun, perbedaannya terletak pada fokus kami yang lebih luas, meliputi pengaruh infrastruktur dan pendidikan terhadap demokrasi dan tata kelola, bukan hanya pada permasalahan teknis pembangunan, dan perbedaan metode yang digunakan.

Untuk meneliti aspek pendidikan di Papua Barat, kami melakukan literature review terhadap jurnal penelitian berjudul “Analisis Derajat Pendidikan Penduduk Provinsi Papua Barat” yang dilakukan Rifqy dan kawan-kawan dari Departemen Geografi Lingkungan, Universitas Gadjah Mada pada tahun 2020. Penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa UGM ini membahas tantangan pendidikan di Papua Barat yang dipengaruhi oleh berbagai faktor,

seperti keterbatasan akses infrastruktur, kesenjangan antar wilayah, serta kondisi sosial ekonomi masyarakat. Penelitian ini menggunakan pendekatan studi analisis kualitatif yang menyoroti rendahnya angka melek huruf dan partisipasi sekolah di wilayah tersebut akibat hambatan geografis dan minimnya tenaga pendidik berkualitas. Mereka juga mengumpulkan data menggunakan data sekunder, dengan analisis statistik dari data milik Badan Pusat Statistik (BPS) terkait pendidikan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa masih terdapat banyak penduduk yang belum memiliki kemampuan membaca, sehingga hal ini memengaruhi kualitas angkatan kerja. Artikel milik Rifqy dan kawan-kawan ini sejalan dengan penelitian yang kami lakukan, tetapi perbedaannya adalah kami menganalisis aspek pembangunan dari Papua Barat itu sendiri, sehingga cakupan topiknya lebih luas.

Sebagai pendukung data mengenai aspek pendidikan di Papua Barat, kami juga melakukan *literature review* terhadap jurnal pengabdian berjudul “Edukasi Keberlanjutan Studi Guna Ketuntasan Pendidikan Tinggi Bagi Siswa Sekolah Menengah Atas di Papua Barat (Tinjauan Pendidikan, Karir, dan Ekonomi)” yang dilakukan oleh Rabiudin, Sumarsi, Ekarina Katmas, Karfin, dan Almuhammad Samaf Ituga asal IAIN Sorong pada tahun 2022. Tujuan dari pengabdian yang dilakukan oleh Rabiudin dan kawan-kawan adalah sebagai upaya membangun kesadaran mengenai pentingnya keberlanjutan studi hingga perguruan tinggi. Metode pengabdian ini dilaksanakan dengan mengadakan sosialisasi dan motivasi terhadap sekolah sampel yang dipilih, 2 diantara 5 sekolah sampel yaitu SMAN 5 Kab Sorong dan SMAN 1 Raja Ampat. Jurnal pengabdian ini menyimpulkan bahwa 5 sekolah sampel menunjukkan peningkatan minat siswa untuk lanjut ke pendidikan tinggi. Perbedaan jurnal milik Rabiudin dan kawan-kawan IAIN Sorong adalah mereka melakukan pengabdian, sedangkan kami melakukan penelitian.

Berdasarkan latar belakang umum penelitian yang telah diuraikan sebelumnya, maka peneliti membuat pertanyaan penelitian yaitu Bagaimana permasalahan infrastruktur jalan dan pendidikan yang ada di Provinsi Papua Barat? dan Bagaimana upaya yang sudah dilakukan pemerintah untuk menangani permasalahan infrastruktur jalan dan pendidikan di Provinsi Papua Barat?. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan yang terjadi dalam pembangunan infrastruktur jalan dan sektor pendidikan di Provinsi Papua Barat serta menganalisis langkah-langkah atau upaya berupa kebijakan yang telah dilakukan oleh pemerintah dalam mengatasi permasalahan infrastruktur jalan dan pendidikan di Provinsi Papua Barat.

2. KAJIAN TEORITIS

Teori Kesejahteraan

Kesejahteraan adalah tolak ukur untuk mencapai kondisi yang stabil bagi rakyat. Dalam hal ini, kesejahteraan masyarakat dapat dinilai adanya aspek-aspek seperti kesehatan, ekonomi, dan sosial seperti kualitas hidup (Segel & Bruzy dalam Widyastuti, 2012). Kesejahteraan mementingkan kehidupan warga negara yang lebih layak, aman, nyaman dan pengembangan diri sehingga memiliki kehidupan sosial yang lebih baik. Menurut Bentham (1748-1832), kesejahteraan adalah peran pemerintah yang memiliki tanggung jawab menjamin seluruh kebahagiaan oleh warga negaranya. Menurut Undang-Undang 1945, kesejahteraan dapat diartikan sebagai pemenuhan segala hak dasar oleh sekelompok orang atau individu untuk mempertahankan kehidupan yang bermartabat.

Kesejahteraan adalah usaha pemenuhan kebutuhan jasmani maupun rohani yang diikuti sebagai tata kehidupan dengan perasaan tentram lahir batin dengan menjunjung hak asasi manusia. Walaupun tidak ada pembatasan mengenai substansi dari kesejahteraan, dalam hal ini cara sebagai pemenuhan kesejahteraan dapat berupa pangan, sandang, kesehatan, juga pendidikan yang dapat diperluas seperti bebas diskriminasi, bebas dari kemiskinan dan sebagainya. Dalam hal ini, dapat dibagi menjadi tiga mengenai kesejahteraan sosial diantaranya adalah kesejahteraan dalam suatu keadaan, kesejahteraan dalam suatu kegiatan, juga kesejahteraan sebagai suatu ilmu. Hal ini juga termasuk ke dalam peningkatan kualitas dan taraf hidup manusia melalui upaya pemberian layanan sosial juga tunjangan (Suharto, 2006). Dalam hal ini, kesejahteraan bukan hanya tentang upaya individu melainkan juga upaya pemerintah memberikan kebijakan yang dapat diimplementasikan untuk menciptakan keadilan dan kesetaraan bagi semua lapisan masyarakat.

Konsep *Good Governance*

Good governance didefinisikan sebagai suatu gagasan yang mengacu adanya proses pengambilan keputusan secara kolektif yang dapat dipertanggungjawabkan secara bersama. Dalam hal ini, *good governance* berarti pencapaian konsensus oleh pemerintah, warga negara, dan sektor-sektor lainnya yang berada didalam penyelenggaraan suatu negara untuk menciptakan suatu pemerintahan yang inklusif. Dalam hal ini, World Bank memberikan penjelasan bahwa *governance* adalah cara kekuasaan negara yang dilakukan untuk mengelola sumber daya ekonomi dan sosial untuk pembangunan manusia. Dengan ini dapat dikatakan sebagai cara untuk mengelola urusan publik. Selanjutnya, World Bank dan OECF mengartikan *good governance* sebagai pelaksanaan dalam pengelolaan pembangunan yang solid dan

bertanggungjawab dengan penggunaan prinsip demokrasi yang lebih efisien, pencegahan korupsi hingga menjalankan disiplin anggaran sesuai dengan kerangka dasar hukum dan undang-undang. Dalam hal ini, prinsip dan karakteristik pelaksanaan *good governance* meliputi partisipasi masyarakat, supremasi hukum, transparansi, respon masyarakat, efisiensi dan efektivitas, akuntabilitas dan *strategic vision*.

Dalam prinsip *good governance* ini dapat diterapkan oleh berbagai lembaga mulai dari yang berskala kecil hingga berskala besar. Istilah *good governance* di Indonesia dapat disinonimkan dengan istilah yang baik, bersih dan wibawa. Maka dari itu, pemerintah yang baik adalah sikap di mana kekuasaan dilaksanakan berkaitan dengan sumber sosial, budaya, ekonomi dan politik juga kaitannya dengan tingkah laku pemerintah negara (Nurhidayat, 2023). Peran pemerintah harus difokuskan sebagai upaya meningkatkan kualitas pelayanan masyarakat untuk mendorong prinsip *good governance* dalam pembangunan (Maranjaya, 2022). Pada hakikatnya pemerintah yang baik adalah yang menganggap bahwa masyarakat dapat dilayani secara maksimal. Hal ini juga dituliskan oleh LAN (dalam Nurhidayat, 2023: 43) dalam mengartikan bahwa *good governance* dalam proses menyelenggarakan kekuasaan dalam rangka penyediaan pelayanan publik yang baik. Secara keseluruhan, *good governance* merujuk pada tindakan dan tingkah laku yang dapat mempengaruhi, mengendalikan berbagai masalah publik dalam kehidupan sehari-hari yang mempengaruhi nilai-nilai yang ada.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan paradigma konstruktivisme, yang memandang bahwa realitas sosial dibentuk melalui interaksi dan interpretasi manusia. Paradigma ini relevan untuk penelitian yang bersifat kualitatif, terutama karena penelitian ini menggunakan data sekunder untuk memahami fenomena sosial yang kompleks di Papua Barat. Konstruktivisme memungkinkan penelitian ini untuk melihat bagaimana berbagai aktor seperti pemerintah, masyarakat, dan organisasi non-pemerintah berperan dalam membentuk kondisi infrastruktur dan pendidikan di Papua Barat. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif, penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan secara rinci fenomena yang terjadi tanpa melakukan intervensi atau eksperimen. Tujuan utama dari penelitian kualitatif, adalah memberikan gambaran yang jelas tentang realitas sosial berdasarkan data yang tersedia. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini tidak menggunakan pengumpulan data primer, melainkan hanya menggunakan data sekunder dari berbagai sumber yang relevan. Penelitian kualitatif deskriptif dipilih karena jenis penelitian ini memungkinkan untuk melakukan analisis secara rinci terhadap data sekunder guna memahami permasalahan

infrastruktur dan pendidikan serta dampaknya terhadap tata kelola pemerintahan. Dengan demikian, penelitian ini berfokus pada interpretasi data yang sudah ada untuk memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai topik yang diteliti. Penelitian ini tidak melibatkan subjek primer atau partisipan langsung, karena sepenuhnya berbasis pada data sekunder. Subjek penelitian diartikan sebagai data dan informasi yang telah dikumpulkan oleh pihak lain, seperti laporan pemerintah, jurnal akademik, dan data statistik resmi. Dengan demikian, penelitian ini tidak melakukan wawancara, survei, atau observasi langsung, melainkan bergantung pada dokumen dan data sekunder untuk dianalisis. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi. Studi dokumentasi melibatkan pengumpulan data dari sumber-sumber tertulis yang sudah tersedia, seperti laporan pemerintah, artikel jurnal ilmiah, laporan organisasi internasional, dan data statistik resmi. Dokumen-dokumen yang dikumpulkan mencakup informasi terkait infrastruktur jalan, pendidikan, dan tata kelola pemerintahan di Papua Barat. Peneliti mengidentifikasi dan memilih dokumen yang relevan untuk dianalisis secara mendalam guna memahami fenomena sosial yang terjadi di wilayah tersebut.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Permasalahan Infrastruktur Jalan dan Pendidikan di Papua Barat

Infrastruktur jalan merupakan salah satu cara untuk menunjang pertumbuhan dan produktivitas dalam suatu negara. Demi perkembangan dekade yang akan datang, banyak negara berkembang yang rela mengalokasikan anggaran yang besar untuk proyek infrastruktur jalan yang dapat mengubah kota mereka. Pembangunan infrastruktur jalan ini juga memiliki manfaat yang banyak sehingga seharusnya mendominasi daripada infrastruktur lainnya. Dalam hal ini, infrastruktur jalan masih menjadi fokus utama pemerintah khususnya pemerintah Indonesia untuk berfokus kepada pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal. Pembangunan dan perbaikan jalan dapat mengurangi biaya transportasi yang mahal juga dapat meningkatkan akses terhadap pasar dan tenaga kerja juga mendorong integrasi ekonomi sehingga menghasilkan suatu perekonomian yang bermanfaat secara luas (Pambudi dkk, 2022). Salah satu manfaat lainnya adalah untuk logistik perdagangan, melalui infrastruktur jalan dapat membuka akses terhadap sumber daya dan memungkinkan produsen untuk bekerja sama dalam meraih keuntungan juga peluang di pasar domestik maupun luar negeri (Foo dalam Pambudi dkk, 2022).

Pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan infrastruktur adalah satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan karena memiliki kontribusi dalam pembangunan nasional di setiap

negara. Dalam hal ini, yang menjadi perhatian khusus pemerintah Indonesia dalam pembangunan nasional adalah masih adanya daerah tertinggal terhadap kondisi pembangunan yang belum memadai. Papua Barat menjadi salah satu daerah yang dinilai mempunyai kondisi infrastruktur yang belum memadai, karena letaknya yang jauh dari pusat pemerintahan sehingga menjadikan Papua Barat belum menjadi provinsi yang sejahtera. Selain itu, Papua Barat hanya memiliki jaringan jalan yang masih sangat terbatas di mana banyak daerah yang hanya dapat diakses melalui jalur laut maupun jalur udara saja. Kondisi ini dapat menyebabkan tingginya biaya transportasi hingga dapat mempersulit akses masyarakat terhadap fasilitas publik. Pembangunan infrastruktur jalan di Papua Barat dinilai penting karena dapat membuka akses jalan kepada daerah yang terisolasi di Papua. Selain itu, pembangunan jalan juga dapat menurunkan biaya transportasi masyarakat baik dalam kebutuhan produksi maupun sarana transportasi darat. Namun, terdapat kendala keterbatasan anggaran dalam pembangunan infrastruktur jalan di Papua Barat (Dinas PUPR, 2018). Menteri Pekerjaan Umum, Djoko Kirmanto, mengakui bahwa harga bahan material dan produksi lainnya untuk pembangunan jalan di Papua cukup mahal. Dalam hal ini, pemerintah terus berupaya untuk mengatasi permasalahan anggaran tersebut agar akses jalan di Papua Barat dapat terlaksana juga cepat untuk direalisasikan. Mengingat juga kondisi topografi dan luas wilayah yang cukup luas memerlukan biaya yang banyak sehingga dapat menghambat dalam proses pembangunan jalan. Selain itu beberapa kabupaten di Papua Barat masih mengalami kesulitan, seperti contohnya Kabupaten Manokwari di mana disana masih terdapat sepanjang 300 km jalan dengan ruas yang sempit dan tidak dapat tembus ke berbagai daerah terpencil dan terisolasi (Pambudi dkk, 2022). Dalam hal ini, sebagian kondisi kabupaten yang berada di Papua Barat masih berupa bebatuan kecil dan tanah kelok sehingga sangat bisa untuk mengalami kerusakan yang cukup parah jika tidak dilakukan penjagaan secara berkala untuk keberlanjutan pembangunan.

Dengan adanya hambatan infrastruktur jalan di Papua Barat, juga berpengaruh terhadap akses pendidikan. Secara umum, kondisi pendidikan di Papua Barat pada tingkat sekolah dasar ditandai dengan rendahnya akses pendidikan yang ditandai dengan adanya kesulitan bagi setiap warga mendapatkan pelayanan pendidikan yang memadai (PSKP Kemdikbud, 2018). Dalam hal ini, pelayanan pendidikan yang dirasakan seperti masih terbatasnya infrastruktur yang memadai di kawasan Papua Barat seperti kondisi jalan, fasilitas yang kurang mumpuni hingga kualitas guru yang menjadi fokus pemerintah untuk menanggulangi permasalahan ini. Menurut survei yang dilakukan oleh Ditjen Pendidikan Dasar dan Menengah mengenai pengelolaan pendidikan daerah terpencil di Indonesia, diketahui bahwa semua Pemda pada daerah di Papua, pengecualian untuk Jayapura, berada di

zona yang tidak aman, di mana berarti semua wilayah tersebut memiliki pengelolaan pendidikan yang rencah dengan nilai kurang dari 40 persen (PSKP Kemdikbud, 2018). Hal ini didasari dengan berbagai permasalahan pendanaan dari dana BOS (Biaya Operasional Sekolah) yang kurang akan transparansi dan akuntabilitas, kurangnya standarisasi pendidikan hingga kurangnya pengendalian dan manajemen pendidikan sehingga menimbulkan minimnya pengawasan dan evaluasi terhadap berbagai sekolah di Papua Barat. Selain itu, pada wilayah-wilayah yang terpencil di Papua Barat, guru disana mengalami kesulitan untuk mengambil gaji ke tempat ibu kota distrik sehingga mereka harus menempuh satu jam penerbangan udara atau lima hari berjalan kaki dari lokasi mereka. Hal ini juga ditandai dengan minimnya ketersediaan jalan juga transportasi di Papua Barat sehingga menyulitkan para guru untuk mendapatkan fasilitas sehingga ini menjadi salah satu faktor kemangkiran guru yang bekerja di Papua Barat.

Pendidikan di Papua Barat menghadapi tantangan signifikan dalam hal akses dan mutu, mencerminkan ketimpangan yang nyata dibandingkan wilayah lain di Indonesia. Seperti diungkapkan (Kusumawardhani dan tim Pusat Penelitian Kebijakan Kemdikbud, 2018), akses pendidikan di wilayah ini masih sangat terbatas. Angka Partisipasi Kasar (APK) untuk jenjang SD pada tahun 2016 hanya mencapai 89% jauh di bawah rata-rata nasional, dengan kabupaten-kabupaten seperti puncak 38% dan Memberamo Raya 34% menunjukkan angka yang sangat rendah. Keterbatasan ini diperburuk oleh faktor geografis yang sulit dijangkau, minimnya infrastruktur, transportasi serta kesenjangan sosial-ekonomi masyarakat. Mutu pendidikan juga menjadi tantangan besar, terlihat dari rendahnya angka melek huruf yang hanya mencapai 89% di Papua, dibandingkan dengan rata-rata nasional 95,8%. Di beberapa daerah, seperti Kabupaten Pegunungan Arfak dan Manokwari Selatan, angka melek huruf bahkan di bawah 80%. Tantangan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor utama. Pertama, lemahnya tata kelola pendidikan menjadi salah satu akar masalah mendasar. Kajian (PPKK UGM, 2016) menunjukkan bahwa pengelolaan anggaran pendidikan di Papua sering kali tidak transparan, dengan distribusi dana yang tidak tepat sasaran. Persoalan ini juga terlihat dari kurangnya akuntabilitas dalam proses rekrutmen guru PNS, standar kualifikasi kepala sekolah yang rendah, serta minimnya pengawasan terhadap manajemen sekolah. Banyak sekolah tidak memiliki sistem pendataan yang memadai, seperti pengelolaan data pokok pendidikan (Dapodik), sehingga kebijakan pendidikan sulit diimplementasikan secara efektif. Bahkan, akses terhadap dana BOS sering kali terhambat oleh buruknya koordinasi antar instansi. Faktor kedua adalah tingginya angka mangkir guru dan rendahnya kualitas tenaga pendidik. Studi (ACDP, 2014) mencatat bahwa ketidakhadiran guru lebih sering terjadi pada guru-guru lokal, dengan berbagai alasan yang melatarbelakangi. (Anderson, 2013) mengidentifikasi bahwa

penempatan guru lokal di wilayah yang berbeda suku atau klan sering kali membuat mereka merasa tidak nyaman dan akhirnya memilih absen. Penegakan aturan disiplin juga sangat lemah, meskipun telah diatur dalam Undang-undang No. 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen. Selain itu, banyak guru harus menempuh perjalanan panjang untuk mengambil gaji di Ibu Kota distrik, yang membutuhkan waktu hingga berhari-hari. Faktor ekonomi juga menjadi penyebab, karena gaji yang diterima tidak sebanding dengan tingginya biaya hidup di Papua, sementara fasilitas pendukung seperti perumahan layak dan sarana transportasi sangat terbatas. Guru sering kali merasa bekerja sendirian tanpa dukungan struktur administratif atau fasilitas belajar yang memadai. Rendahnya kualitas guru juga menjadi persoalan serius. (PPKK UGM, 2016) menemukan bahwa banyak guru di Papua dan Papua Barat belum memenuhi kualifikasi pendidikan minimal D-IV atau S1. Bahkan, beberapa kepala sekolah diketahui tidak mampu membaca dan menulis. Hal ini menunjukkan kurangnya pelatihan, pengembangan kapasitas, dan perhatian terhadap standar kompetensi guru. Selain itu, anak-anak perempuan di beberapa daerah sering kali menghadapi tekanan sosial, seperti tradisi menikah muda, yang menyebabkan mereka harus berhenti sekolah. Faktor terakhir adalah ketidaksesuaian paradigma pendidikan dengan kebutuhan lokal dan rendahnya kesadaran masyarakat. Pendidikan formal sering kali tidak dianggap relevan oleh masyarakat Papua, yang lebih mengutamakan keterampilan tradisional seperti berburu atau berladang. Banyak keluarga merasa bahwa pendidikan tidak memberikan manfaat langsung dalam kehidupan sehari-hari, sehingga tidak memprioritaskan anak-anaknya untuk bersekolah. Ketidakrelevanan kurikulum nasional dengan konteks sosial-budaya lokal juga memperburuk situasi, menciptakan jurang antara kehidupan masyarakat dan sistem pendidikan yang tersedia. Hal ini memperkuat tantangan struktural dan budaya dalam meningkatkan partisipasi dan mutu pendidikan di Papua.

Permasalahan infrastruktur jalan dan pendidikan di Papua Barat memiliki relevansi yang sangat kuat dengan konsep tata kelola pemerintahan yang baik sebagaimana dijelaskan oleh Nawawi (2012). Tata kelola pemerintahan yang baik, menurut Nawawi, mengacu pada kesetaraan dan kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat dalam mengelola sumber daya secara sinergis untuk menciptakan kebijakan yang inklusif dan berkeadilan. Dalam konteks Papua Barat, pembangunan infrastruktur jalan menjadi prioritas pemerintah untuk membuka aksesibilitas, mengurangi biaya transportasi, dan meningkatkan konektivitas daerah terpencil, yang pada akhirnya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur jalan dinilai penting karena menjadi prasyarat bagi peningkatan akses terhadap pasar, integrasi ekonomi, dan mobilitas masyarakat. Namun, upaya ini menghadapi tantangan besar seperti

tingginya biaya material dan keterbatasan anggaran, yang menunjukkan perlunya tata kelola anggaran yang lebih transparan, inovatif, dan efisien. Selain itu, permasalahan pendidikan di Papua Barat juga menggambarkan urgensi penerapan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik. Rendahnya akses pendidikan, buruknya kondisi infrastruktur sekolah, dan keterbatasan kualitas guru di daerah terpencil menunjukkan lemahnya transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan dana pendidikan, seperti yang terlihat pada pengelolaan dana BOS yang masih jauh dari optimal. (Nawawi, 2012) menekankan bahwa tata kelola yang baik tidak hanya mengutamakan hasil, tetapi juga proses yang melibatkan transparansi, responsivitas, dan partisipasi aktif masyarakat. Dalam kasus Papua Barat, minimnya pengawasan dan evaluasi terhadap implementasi kebijakan pendidikan memperparah ketimpangan akses pendidikan di wilayah tersebut. Hal ini menuntut pemerintah untuk lebih responsif dalam mengatasi hambatan geografis dan meningkatkan kerja sama dengan masyarakat setempat untuk memperbaiki pelayanan pendidikan. Nawawi juga menggarisbawahi pentingnya menciptakan rasa aman, bahagia, dan keadilan dalam masyarakat sebagai indikator keberhasilan tata kelola pemerintahan yang baik. Dalam konteks Papua Barat, keberhasilan pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya diukur dari aspek ekonomi, tetapi juga dari dampaknya terhadap peningkatan kesejahteraan sosial, seperti kemudahan akses pendidikan dan kesehatan. Oleh karena itu, keberlanjutan pembangunan di Papua Barat membutuhkan penerapan prinsip-prinsip tata kelola yang mencakup partisipasi, transparansi, akuntabilitas, kesetaraan, responsivitas, dan keadilan. Dengan memadukan ketiga pilar tata kelola pemerintahan yang baik, yaitu pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat, diharapkan tantangan-tantangan seperti ketertinggalan infrastruktur dan rendahnya kualitas pendidikan dapat diatasi secara holistik dan berkelanjutan. Tata kelola yang baik tidak hanya menjadi solusi bagi permasalahan Papua Barat, tetapi juga menjadi model bagi daerah lain yang menghadapi tantangan serupa, menciptakan pemerintahan yang benar-benar berpihak pada kesejahteraan rakyatnya (Nawawi, 2012).

Ketimpangan infrastruktur jalan dan pendidikan di Papua Barat sangat relevan jika dianalisis menggunakan teori kesejahteraan yang menekankan pentingnya pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat. (Menurut Segel & Bruzy dalam Widyastuti, 2012), kesejahteraan adalah tolak ukur stabilitas rakyat yang mencakup aspek kesehatan, ekonomi, sosial, serta kualitas hidup. Sementara itu, (Bentham 1748-1832) menekankan bahwa kesejahteraan adalah tanggung jawab pemerintah dalam menjamin kebahagiaan warganya. Dalam konteks Papua Barat, infrastruktur jalan yang buruk dan keterbatasan akses pendidikan menunjukkan bahwa kebutuhan dasar ini belum terpenuhi. Masyarakat yang tidak memiliki akses memadai terhadap

pendidikan akan kesulitan meningkatkan taraf hidup, sehingga mereka terjebak dalam siklus ketimpangan sosial dan ekonomi. (Suharto, 2006) menambahkan bahwa kesejahteraan tidak hanya melibatkan pemenuhan kebutuhan jasmani dan rohani, tetapi juga mencakup tata kehidupan yang menciptakan rasa tentram secara lahir dan batin. Dengan infrastruktur yang lebih baik, masyarakat Papua Barat tidak hanya akan memiliki akses terhadap pendidikan dan kesehatan, tetapi juga dapat mengembangkan potensi diri mereka sehingga memiliki kehidupan sosial yang lebih bermakna. Teori ini juga menyoroti pentingnya pemerintah memberikan layanan yang dapat meningkatkan taraf hidup secara langsung, seperti tunjangan pendidikan, program pembangunan ekonomi lokal, dan akses terhadap layanan kesehatan. Selanjutnya, relevansi teori kesejahteraan dengan kondisi Papua Barat terlihat dari pandangan bahwa pemerintah harus fokus pada penyediaan layanan sosial secara merata, bebas diskriminasi, dan menciptakan keadilan sosial. Kondisi saat ini mengindikasikan bahwa wilayah seperti Papua Barat membutuhkan kebijakan afirmatif untuk memastikan kebutuhan dasar masyarakatnya terpenuhi, baik dari segi infrastruktur maupun layanan publik lainnya. Dengan demikian, pemenuhan aspek-aspek ini bukan hanya tanggung jawab pemerintah semata, melainkan juga bagian dari upaya untuk menciptakan masyarakat yang lebih sejahtera, sesuai amanat Undang-Undang 1945. Di sisi lain, teori *good governance* memberikan kerangka kerja yang lebih luas untuk memahami bagaimana pemerintah dapat mencapai tujuan kesejahteraan ini. Menurut World Bank, *governance* adalah cara negara mengelola sumber daya ekonomi dan sosialnya untuk pembangunan manusia. Dalam hal ini, *good governance* menekankan prinsip-prinsip seperti partisipasi, transparansi, akuntabilitas, supremasi hukum, dan efektivitas. Ketimpangan infrastruktur dan pendidikan di Papua Barat menunjukkan perlunya pengelolaan yang lebih baik, di mana pemerintah tidak hanya membangun fisik infrastruktur tetapi juga memastikan bahwa proses perencanaan dan pelaksanaannya melibatkan masyarakat setempat. Prinsip partisipasi, misalnya, dapat membantu pemerintah memahami kebutuhan riil masyarakat Papua, sehingga pembangunan dapat dirancang secara inklusif dan berkelanjutan.

Konsep *good governance* juga relevan dalam memastikan transparansi penggunaan anggaran untuk pembangunan di Papua Barat. Ketimpangan yang terjadi saat ini dapat menjadi indikasi lemahnya akuntabilitas dalam pengelolaan anggaran publik. Seperti yang dijelaskan oleh LAN (dalam Nurhidayat, 2023), pemerintah yang baik adalah yang mampu menyediakan pelayanan publik secara maksimal. Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur jalan dan pendidikan seharusnya dikelola secara efektif dan efisien, sesuai dengan prinsip *good governance*, untuk memastikan bahwa anggaran yang tersedia benar-benar digunakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Papua Barat. Secara keseluruhan, teori kesejahteraan

dan *good governance* saling melengkapi dalam menjelaskan pentingnya peran pemerintah dalam mengatasi ketimpangan infrastruktur dan pendidikan di Papua Barat. Kesejahteraan memberikan tujuan akhir, yaitu kehidupan yang layak, nyaman, dan bermartabat bagi masyarakat, sementara *good governance* memberikan pedoman bagaimana tujuan tersebut dapat dicapai melalui pengelolaan yang inklusif, transparan, dan bertanggung jawab. Penerapan kedua teori ini secara simultan dapat memastikan bahwa pembangunan di Papua Barat tidak hanya menyentuh aspek fisik, tetapi juga menjamin terciptanya keadilan sosial yang merata dan berkelanjutan. Ketika teori kesejahteraan ini dikombinasikan dengan konsep *good governance*, muncul sinergi yang lebih kuat dalam memahami bagaimana pemerintah dapat mengatasi ketimpangan ini. Pemerintah tidak hanya memiliki kewajiban memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, tetapi juga harus melakukannya dengan menerapkan prinsip-prinsip seperti partisipasi masyarakat, transparansi, dan akuntabilitas (World Bank). Dengan memastikan masyarakat Papua Barat dilibatkan dalam proses pembangunan dan sumber daya dikelola secara efisien, pemerintah dapat menciptakan pemerintahan yang inklusif dan berkeadilan, sebagaimana ditekankan oleh LAN (dalam Nurhidayat, 2023). Integrasi antara kesejahteraan dan *good governance* ini pada akhirnya dapat menjadi solusi holistik untuk mengatasi ketimpangan infrastruktur dan pendidikan di Papua Barat, sekaligus meningkatkan taraf hidup masyarakat secara menyeluruh.

Upaya Pemerintah dalam Mengatasi Permasalahan Infrastruktur Jalan dan Pendidikan di Papua Barat

Permasalahan di Papua Barat mengenai infrastruktur jalan dan akses pendidikan menjadi sorotan penting bagi pemerintah daerah maupun pusat. Pemerintah pusat dan daerah mengeluarkan dana guna pembangunan infrastruktur jalan menjadi kebijakan dan prioritas utama bagi pembangunan nasional di Indonesia (Pambudi, 2022). Dalam hal ini, pemerintah daerah merasa adanya kekurangan atas anggaran Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang digunakan untuk pembangunan infrastruktur sehingga dengan adanya hal ini, membuat pemerintah pusat memberikan sokongan pendanaan untuk pembangunan infrastruktur di daerah. Pemerintah pusat memutuskan untuk membantu dukungan pendanaan bagi daerah-daerah tertentu melalui mekanisme Dana Alokasi Khusus atau DAK juga Dana Tambahan Infrastruktur (DTI) (Ibrahim & Abdul, 2019). Alokasi anggaran pada permasalahan jalan mengacu pada alokasi untuk anggaran yang merujuk pada DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan yang dikhususkan guna mendorong pembangunan di Kawasan Ekonomi Khusus. Pemerintah menjadikannya sebagai pendukung dan pengintegrasian pembangunan yang harus dijadikan

fokus utama dalam rangka optimalisasi terhadap capaian program kerja yang baik dalam lintas tema ataupun kelembagaan. Dalam hal ini, implementasi atas program yang dijalankan akan berdampak secara efektif jika diterapkan sesuai dengan tujuan. Hal ini juga mendukung dengan adanya dana Transfer ke Daerah dan Dana Desa (TKDD), Dana Transfer Umum (DTU), dan juga Dana Transfer Khusus (DTK) untuk melakukan optimalisasi pembangunan di daerah. Dalam peraturan yang mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 72 Tahun 2018 tentang Rencana Kerja Pemerintah tahun 2019 yang menjelaskan bahwa pemerintah melaksanakan pembangunan dengan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan untuk memberikan bantuan sebagai upaya meningkatkan kualitas transportasi yang berada di daerah, dengan melakukan peningkatan konektivitas, aksesibilitas hingga mobilitas kepada masyarakat dengan berbagai rujukan kawasan seperti Kawasan Industri, Kawasan Prioritas Nasional, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, Kawasan Ekonomi Khusus, berbagai daerah tertinggal, beberapa daerah perbatasan, Debotlenecking hingga beberapa daerah di Papua dan Papua Barat guna mendukung kawasan pembangunan yang sejahtera bagi masyarakat Papua dan Papua Barat (Pambudi dkk, 2022).

Menurut Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Papua Barat tahun 2019, yang ditetapkan dalam Peraturan Gubernur No. 55 Tahun 2018, terdapat tiga masalah utama yang membutuhkan penyelidikan. Ini adalah aspek daya saing, aspek pelayanan umum, dan aspek kesejahteraan masyarakat. Untuk RKPD, Provinsi Papua menetapkan empat prioritas pembangunan yang didasarkan pada tiga masalah utama, yaitu dengan meningkatkan kualitas pelayanan dasar dan taraf hidup masyarakat, meningkatkan investasi daerah dengan memanfaatkan sumber daya alam secara berkelanjutan, membangun infrastruktur wilayah, dan optimalisasi reformasi birokrasi untuk mendukung pelaksanaan otonomi khusus. Untuk saat ini, prioritas utama pembangunan di Papua Barat adalah peningkatan infrastruktur jalan dan jembatan. Ini dilakukan untuk menghubungkan wilayah yang berpotensi ekonomi dan membuka jalan bagi daerah yang masih terisolasi. Langkah ini bertujuan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur dasar dan pemerataan akses ke layanan publik di seluruh Provinsi Papua Barat. Menurut sinkronisasi penelitian yang dilakukan Pambudi dan rekan-rekannya pada tahun 2022, RKPD Provinsi Papua Barat telah mendukung empat dari lima prioritas nasional. Di Papua Barat, pemerintah menggunakan DAK Fisik Penugasan dan DAK Fisik Reguler untuk mendukung percepatan pembangunan. DAK Fisik Penugasan berfokus pada pembangunan dan peningkatan jalan di tingkat kabupaten, sedangkan DAK Fisik Reguler berfokus pada pembangunan dan penguatan jalan di provinsi. Dalam kuesioner yang dilakukan oleh peneliti Pambudi dkk tahun 2022, 43% responden setuju bahwa pengoptimalan DAK Fisik

Penugasan Bidang Jalan sudah sesuai dengan kebutuhan di Papua Barat. Hal ini dapat dikatakan bahwa DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan dapat membantu Papua Barat dalam mengelola daerahnya dengan melakukan pembangunan infrastruktur yang memadai menggunakan dana yang telah disokong oleh pemerintah pusat. Selain itu, sebanyak 100% responden menyatakan bahwa alokasi dana khusus dalam DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan telah tepat dalam penggunaannya dan sesuai dengan tahapan waktu yang ditentukan sehingga memberikan kepastian bagi Papua Barat untuk dapat mengakses infrastruktur jalan yang lebih memadai.

Dengan memperhatikan beberapa permasalahan pendidikan di Papua Barat, sebuah wilayah yang menghadapi tantangan berat terkait infrastruktur, aksesibilitas, dan kualitas pendidikan, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, pemerintah Provinsi Papua Barat telah mengerahkan berbagai upaya strategis untuk mengatasi permasalahan tersebut (Nisa & Samputra, 2020). Dikutip dari jurnal Studi Perencanaan Strategis Percepatan Pendidikan di Pedesaan dan Daerah Terpencil di Tanah Papua, untuk mengatasi masalah pendidikan, terutama di daerah pedesaan dan terpencil, salah satu bagian dari upaya ini adalah mendirikan sekolah model yang disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat lokal. Hal-hal seperti sekolah kecil, sekolah SMP terbuka, sekolah satu atap, dan pengajaran kelas rangkap adalah beberapa contoh dari kebutuhan ini. Program tambahan termasuk penggunaan bahasa ibu sebagai pengantar di kelas awal, sekolah berasrama, program penyetaraan, beasiswa untuk anak-anak dari keluarga miskin, program untuk mengajak anak putus sekolah kembali belajar, dan tunjangan bagi guru yang mengajar di daerah terpencil. Selain itu, ada juga inisiatif untuk membangun kolese pendidikan agar guru penduduk asli dapat memperoleh pelatihan. Meskipun program-program ini bagus, aksesibilitas dan kualitas pendidikan masih menjadi masalah. Oleh karena itu, evaluasi menyeluruh terhadap pelaksanaan dan konsekuensinya diperlukan, serta pencapaian upaya baru untuk meningkatkan hasil pendidikan. Risalah Kebijakan tahun 2018 milik Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, dengan judul “Pendidikan Merata dan Berkualitas untuk Papua” menunjukkan bahwa ada sejumlah rekomendasi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan akses dan kualitas pendidikan sekolah dasar di Papua dan Papua Barat. Pertama, pendidikan harus disesuaikan dengan kebutuhan lokal, seperti ruang kelas yang nyaman dan kurikulum yang sesuai dengan wilayah Papua. Kedua, untuk meningkatkan jumlah guru dan meningkatkan kualitas mereka, program penguatan guru seperti SM3T atau Guru Penggerak harus dilanjutkan. Namun, ini harus diimbangi dengan upaya untuk mempersiapkan guru lokal melalui revitalisasi sekolah pendidikan guru yang ada di Papua Barat. Ketiga, tata kelola pendidikan harus diperkuat

dengan menetapkan standar kompetensi bagi pejabat pendidikan, mulai dari kepala dinas hingga kepala sekolah, dan menerapkan program yang memberikan insentif dan sanksi, seperti dana BOS dan sertifikasi guru. Diharapkan langkah-langkah ini akan memungkinkan pembangunan sistem pendidikan yang lebih inklusif dan berkualitas di daerah tersebut.

Selain itu, upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan di Papua Barat adalah dengan adanya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 9 Tahun 2020 tentang Percepatan Pembangunan Kesejahteraan di Provinsi Papua dan Papua Barat sebagai tindak lanjut dari pelaksanaan Peraturan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Kossay, 2021). Dalam hal ini, instruksi tersebut berfokus untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat di wilayah tersebut dengan pendekatan yang lebih integratif. Hal ini juga dapat mengurangi kesenjangan, memberdayakan masyarakat lokal, memperkuat infrastruktur, serta meningkatkan layanan pendidikan di Papua Barat. Salah satu prioritas Inpres ini adalah pembangunan jalan strategis yang dapat menghubungkan kawasan terpencil dengan pusat ekonomi dan pemerintahan. Dengan adanya Inpres ini, pemerintah mempercepat pembangunan Jalan Trans Papua yang bertujuan membuka wilayah yang terisolasi di Papua Barat. Diharapkan pembangunan ini dapat memberikan distribusi kebutuhan pokok menjadi lebih efisien, biaya logistik menurun juga akses masyarakat terhadap fasilitas seperti pendidikan menjadi lebih mudah (Niron, 2023). Dengan pembangunan infrastruktur jalan yang lebih baik, akses fasilitas pendidikan akan menjadi lebih memudahkan baik bagi siswa maupun guru. Jalan yang lebih memadai akan meningkatkan mobilitas dan mengurangi waktu perjalanan menuju sekolah sehingga anak-anak di wilayah terpencil dan terisolasi dapat memiliki kesempatan yang sama untuk mendapatkan pendidikan yang lebih layak. Selain itu, dengan akses jalan yang bagus ke sekolah, tingkat partisipasi pendidikan akan meningkat sehingga menghasilkan anak-anak sekolah yang terdidik dan mempunyai daya saing yang unggul. Dalam hal ini, para siswa nantinya akan menjadi penggerak untuk mendukung pembangunan di Papua Barat yang dapat memanfaatkan sumber daya alam secara optimal. Selain itu, pembangunan di Papua dan Papua Barat mengungkapkan bahwa total anggaran untuk pembangunan mencapai Rp 1.036 triliun sepanjang tahun 2014-2022 (Purba, 2023). Dengan adanya penganggaran uang sebesar itu, berpotensi adanya korupsi dari daerah di provinsi maupun kabupaten/kota. Pemerintah turut melakukan sosialisasi kepada masyarakat untuk mengawasi, mengawal dan mengamati pembangunan di tanah Papua khususnya Papua Barat agar tidak terjadi korupsi yang merugikan sehingga pembangunan di tanah Papua ini dapat dikatakan sebagai Indonesiasentris. Pembangunan jalan dan pendidikan harus dilakukan secara seimbang juga dilakukan evaluasi

dan pengawasan guna menciptakan perubahan yang lebih signifikan dan keberlanjutan bagi masyarakat di Papua Barat (Purba, 2023).

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Ketimpangan infrastruktur jalan dan pendidikan di Papua Barat menjadi tantangan serius yang menghambat akses terhadap layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, dan kegiatan ekonomi. Keterbatasan ini menyebabkan tingginya biaya transportasi dan rendahnya kualitas pendidikan, terutama di daerah terpencil. Pemerintah telah melakukan upaya seperti mengalokasikan dana melalui program Dana Alokasi Khusus (DAK) dan kebijakan lainnya, tetapi pelaksanaan di lapangan sering terhambat oleh regulasi yang kompleks, kurangnya transparansi, serta manajemen yang lemah. Untuk mengatasi permasalahan tersebut memerlukan penerapan teori kesejahteraan serta prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, seperti transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi masyarakat. Infrastruktur yang memadai dan pendidikan berkualitas adalah elemen kunci dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat Papua Barat serta mendukung proses demokratisasi dan pembangunan yang inklusif. Dengan sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta, pembangunan di Papua Barat dapat dijalankan secara berkelanjutan, memastikan terciptanya keadilan sosial dan pemerataan pembangunan.

DAFTAR REFERENSI

- Arifin, D. (2015). *Analisis tingkat kesejahteraan masyarakat nelayan (Studi kasus: Pada Kecamatan Medang Deras Kabupaten Batu Bara)* (Doctoral dissertation, Universitas Medan Area). Binus Library. Diakses pada 28 Oktober 2024, dari <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/2010-2-00328-JP%20bab%202.pdf>
- Dinas PUPR Pemerintah Provinsi Papua. (2018). 11 Prioritas jalan di Papua dan Papua Barat. Diakses pada 1 November 2024, dari <https://pu.papua.go.id/index.php?route=berita/detail&id=69>
- Korain, F., Kaunang, M., & Egetan, M. (2019). Implementasi kebijakan dana otonomi khusus bidang pendidikan di Kota Sorong Provinsi Papua Barat. *Jurnal Administrasi Publik*, 5(86).
- Kossay, M. (2021). Analisis terhadap Inpres Nomor 9 Tahun 2020 dalam kaitannya penyelenggaraan PON Papua 2021. *Jurnal Sosial Teknologi*, 1(9), 1-045.
- Kualitas SDM dan Infrastruktur Kunci Utama Indonesia Emas. (2022, Juni 8). Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan Republik Indonesia. <https://www.kemenkopmk.go.id/sites/default/files/artikel/2022-06/Kualitas%20SDM%20dan%20Infrastruktur%20Kunci%20Utama%20Indonesia%20Emas%202045.pdf>

- Maranjaya, A. K. (2022). Good governance sebagai tolak ukur untuk mengukur kinerja pemerintahan. *Jurnal Sosial Teknologi*, 2(11), 929-941.
- Nawawi, J. (2012). Membangun kepercayaan dalam mewujudkan good governance. *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 1(3), 19-29.
- Niron, G. A. O. (2023, 9 Oktober). Analisis dampak kebijakan pembangunan ruas jalan Trans Papua. Diakses pada 10 November 2024, dari <https://vozkaimana.net/2023/10/09/analisis-dampak-kebijakan-pembangunan-ruas-jalan-trans-papua/>
- Nisa, N. S., & Samputra, P. L. (2020). Analisis ketimpangan pendidikan di Provinsi Papua Barat. *Jurnal Perspektif Ekonomi Darussalam*, 6(2), 115-135.
- Pambudi, A. S., Hidayati, S., & Pramujo, B. (2022). Analisis permasalahan pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Papua Barat.
- Primanda, E., & Oktora, S. I. (2024). Analisis ketertinggalan desa di Provinsi Papua dan Papua Barat menggunakan association rule mining. *Statistika*, 24(1), 102-114.
- Purba, J. R. (2023, 21 Maret). Jokowi kucurkan Rp 1.036 triliun di Papua, di antaranya jadi jalan 3.462 km. Diakses pada 10 November 2024, dari <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-6630648/jokowi-kucurkan-rp-1-036-triliun-di-papua-di-antaranya-jadi-jalan-3-462-km>
- Pusat Penelitian Kebijakan Pendidikan dan Kebudayaan. (2018). Peningkatan akses dan mutu pendidikan tingkat sekolah dasar di Provinsi Papua dan Papua Barat. Diakses pada 5 November 2024, dari https://pskp.kemdikbud.go.id/assets_front/images/produk/1-gtk/kebijakan/2018_Akses_Mutu_Pendidikan_Papua.pdf
- Putra, H. S. (2017). Tata kelola pemerintahan desa dalam mewujudkan good governance di Desa Kalibelo Kabupaten Kediri. *Jurnal Politik Muda*, 6(2), 110-119.
- Rabiudin, R., Sumarsi, S., Katmas, E., Karfin, K., & Ituga, A. S. (2022). Edukasi keberlanjutan studi guna ketuntasan pendidikan tinggi bagi siswa sekolah menengah atas di Papua Barat: Tinjauan pendidikan, karir, dan ekonomi. *Indonesian Collaboration Journal of Community Services (ICJCS)*, 2(2), 124-141.
- Raharjo, M. M. I. (2021). *Tata kelola pemerintahan desa*. Bumi Aksara.
- Ridwan, M., Suhar, A. M., Ulum, B., & Muhammad, F. (2021). Pentingnya penerapan literature review pada penelitian ilmiah. *Jurnal Masohi*, 2(1), 42-51.
- Rifky, M., Fitriyani, A. N., Rosyida, Y. S., Masjoyo, M., Listyaningsih, U., & Alfana, M. A. F. (n.d.). Analisis derajat pendidikan penduduk Provinsi Papua Barat tahun 2008, 2013, dan 2018. *Departemen Geografi Lingkungan, Universitas Gadjah Mada*.
- Rodzi, M. F. (2023). Pembangunan infrastruktur dan pemerataan ekonomi di Indonesia. *Jurnal Masyarakat dan Desa*, 3(2), 151-163.