

TESIS

**ANALISIS INTERTEMPORAL KETIMPANGAN WILAYAH
INDONESIA**

**INTERTEMPORAL ANALYSIS OF INDONESIA REGIONAL
INEQUALITY**

MUHAMMAD AKHMAL HAIDIR

A032171006



**PROGRAM MAGISTER
EKONOMI PEMBANGUNAN DAN PERENCANAAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

TESIS
ANALISIS INTERTEMPORAL KETIMPANGAN WILAYAH
INDONESIA

MUHAMMAD AKHMAL HAIDIR
A032171006



PROGRAM MAGISTER
EKONOMI PEMBANGUNAN DAN PERENCANAAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

ANALISIS INTERTEMPORAL KETIMPANGAN WILAYAH INDONESIA

disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD AKHMAL HAIDIR

A032171006

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Magister Program Studi Ekonomi Pembangunan Dan Perencanaan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Hasanuddin

pada tanggal 08 Januari 2021

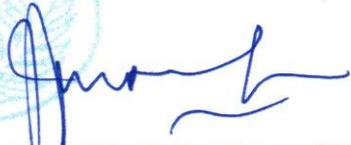
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

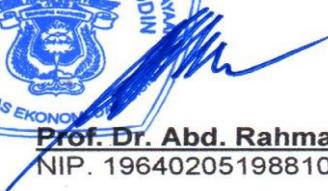

Drs. Muhammad Yusri Zamhuri, MA., Ph.D
NIP. 196108061989031004


Dr. Indraswati Tri Abdireviane, SE., MA
NIP. 196510121999032001

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin


Dr. Indraswati Tri Abdireviane, SE., MA
NIP. 196510121999032001


Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., M.Si.
NIP. 196402051988101001

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Muhammad Akhmal Haidir

NIM : A032171006

Program studi : Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan

menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa tesis yang berjudul

ANALISIS INTERTEMPORAL KETIMPANGAN WILAYAH INDONESIA

Adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya dalam naskah tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan/terbitkan sebelumnya, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, Maret 2021

Yang membuat pernyataan,



Muhammad Akhmal Haidir

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puja dan puji penulis panjatkan atas kehadiran Allah Subhanahu wa Ta'ala atas segala limpahan, berkah dan inayah-Nya yang memberikan kesempatan, kesehatan, kekuatan dan ketabahan sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Salam dan shalawat semoga selalu tercurah atas Rasulullah Muhammad Shallallahu 'Alaihi wa Sallam, beserta keluarga dan sahabatnya.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dari berbagai pihak, maka tidaklah mungkin terwujud semua usaha dalam rangka menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua, kedua saudariku, kakak ipar, keponakan serta keluarga besar tercinta yang telah memberikan dorongan dan dukungan moril dan materil.
2. Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, S.E., M.Si. selaku dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
3. Dr. Indraswati Tri Abdireviane, S.E., M.A., selaku ketua Program Studi Magister Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan Universitas Hasanuddin
4. Drs. Muhammad Yusri Zamhuri, MA., Ph.D dan Dr. Indraswati Tri Abdireviane, S.E., M.A., selaku dosen pembimbing, yang telah memberikan banyak masukan, arahan dan motivasi kepada penulis sehingga tesis ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Dr. Fatmawati, SE., M.Si., Dr. Abd. Rahman Razak, SE., MS., dan Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE., M.Si. selaku dosen penguji yang telah memberikan saran terkait penyusunan tesis, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan baik.
6. Segenap dosen Program Studi Magister Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan Universitas Hasanuddin yang telah memberikan banyak ilmu dan motivasi.
7. Seluruh staf Pascasarjana Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu proses administrasi selama penulis berproses di Universitas Hasanuddin.

8. Teman-teman EPP 2017 (1 dan 2) dan ESD 2017 (1) atas dukungan dan bantuannya kepada penulis.
9. Serta semua pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung yang tidak mungkin penulis cantumkan namanya satu-persatu.

Penulis menyadari begitu banyak kekurangan dan keterbatasan dalam tesis ini. Oleh karena itu, saran dan kritik dari berbagai pihak yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya ilmiah ini bermanfaat dan terima kasih atas semua saran, dukungan serta nasehat-nasehatnya

Makassar, Maret 2021

Penulis

ABSTRACT

MUHAMMAD AKHMAL HAIDIR. *Intertemporal Analysis of Indonesia's Regional Inequality* (supervised by **Muhammad Yusri Zamhuri** and **Indraswati Tri Abdireviane**)

This study aims to find out the direct and indirect effects of regional income, infrastructure and investment on regional disparities in 25 provinces in Indonesia through economic growth before and after regional autonomy.

The type of data analyzed in this study consisted of secondary data in the form of panel data (pooled data) combining cross-section data and time series data. The data were analyzed using regression analysis method (regression analysis).

The results indicate that regional income has a direct positive effect on regional inequality in 25 provinces in Indonesia before regional autonomy and has a indirect negative effect after regional autonomy. It does not directly affect economic growth before regional autonomy and has a negative effect after regional autonomy. Infrastructure has a direct positive effect on the regional inequality in 25 provinces in Indonesia before regional autonomy and has a negative effect after regional autonomy. It indirectly has no effect through economic growth before regional autonomy and has a negative effect after regional autonomy. Investment has a direct positive effect on the regional inequality in 25 provinces in Indonesia before and after regional autonomy. It indirectly affects economic growth before regional autonomy and has a positive effect after regional autonomy.

Key words: regional income, infrastructure, investment, economic growth, regional inequality



ABSTRAK

MUHAMMMAD AKHMAL HAIDIR. *Analisis Intertemporal Ketimpangan Wilayah Indonesia* (dibimbing oleh Muhammad Yusri Zamhuri dan Indraswati Tri Abdireviane).

Penelitian ini bertujuan melihat pengaruh langsung dan tidak langsung pendapatan daerah, infrastruktur, dan investasi terhadap ketimpangan-wilayah 25 provinsi di Indonesia melalui pertumbuhan ekonomi sebelum dan setelah otonomi daerah.

Jenis data yang dianalisis dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa panel data (*pooled data*) yang menggabungkan data lintas daerah (*cross-section*) dan data lintas waktu (*time series*). Penganalisisan data menggunakan metode analisis regresi (*regresi analysis*).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan daerah berpengaruh positif secara langsung terhadap ketimpangan 25 wilayah provinsi di Indonesia sebelum otonomi daerah dan berpengaruh negatif setelah otonomi daerah; secara tidak langsung tidak berpengaruh melalui pertumbuhan ekonomi sebelum otonomi daerah dan berpengaruh negatif setelah otonomi daerah. Infrastruktur berpengaruh positif secara langsung terhadap ketimpangan wilayah 25 provinsi di Indonesia sebelum otonomi daerah dan berpengaruh negatif setelah otonomi daerah dan secara tidak langsung tidak berpengaruh melalui pertumbuhan ekonomi sebelum otonomi daerah serta berpengaruh negatif setelah otonomi daerah. Investasi berpengaruh positif secara langsung terhadap ketimpangan wilayah 25 provinsi di Indonesia sebelum dan setelah otonomi daerah dan secara tidak langsung tidak berpengaruh melalui pertumbuhan ekonomi sebelum otonomi daerah dan berpengaruh positif setelah otonomi daerah.

Kata Kunci: pendapatan daerah, infrastruktur, investasi, pertumbuhan ekonomi, ketimpangan wilayah.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRACT	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GRAFIK	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	19
1.3 Tujuan Penulisan	20
1.4 Manfaat Penulisan	20
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Teori	22
2.1.1 Teori Ketimpangan Wilayah	22
2.1.2 Pertumbuhan Ekonomi	28
2.1.3 Desentralisasi Fiskal	32
2.1.4 Infrastruktur	36
2.1.5 Investasi	39

2.2 Hubungan Antar Variabe	
2.2.1 Desentralisasi Fiskal, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah.....	41
2.2.2 Infrastruktur, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah	44
2.2.3 Investasi, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah...	47
2.3 Tinjauan Empiris.....	49
BAB III KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS	
3.1 Kerangka Pemikiran.....	53
3.2 Hipotesis	55
BAB IV METODE PENELITIAN	
4.1 Lokasi dan Rancangan Penelitian.....	56
4.2 Jenis dan Sumber Data.....	56
4.3 Metode Pengumpulan Data.....	57
4.4 Definisi Operasional	59
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	
5.1 Gambaran Umum.....	60
5.1.1 Ketimpangan Wilayah di Indonesia	60
5.1.2 Pertumbuhan Ekonomi.....	62
5.1.3 Pendapatan Daerah	67
5.1.4 Perkembangan Infrastruktur.....	68
5.1.5 Perkembangan Investasi.....	72
5.2 Hasil Analisis Penelitian	74
5.2.1 Pengaruh Pendapatan Daerah Terhadap Ketimpangan Wilayah.....	76

5.2.2 Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Wilayah	81
5.2.3 Pengaruh Investasi Terhadap Ketimpangan Wilayah	86
BAB VI PENUTUP	
6.1 Kesimpulan	90
6.2 Saran	91
DAFTAR PUSTAKA	93
LAMPIRAN	101

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Indeks Williamson dan Pertumbuhan Ekonomi 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005.....	8
Tabel 1.2	Infrastruktur 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005	15
Tabel 5.2	Hasil Estimasi Koefisien Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung Antar Variabel	76

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Pendapatan Daerah 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005..	11
Grafik 1.2 Investasi 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005	18
Grafik 5.1 Ketimpangan Wilayah 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2017	61
Grafik 5.2 Pertumbuhan Ekonomi 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2017	63
Grafik 5.3 Infrastruktur 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2017	70
Grafik 5.4 Investasi 25 provinsi di Indonesia tahun 1996 hingga 2017.....	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Kerangka Pemikiran.....	54
------------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Regresi.....	102
Lampiran 2 Hasil Estimasi	125

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara maju merupakan impian bagi negara-negara berkembang di dunia. Setiap negara berkembang tentu memiliki karakteristik dan permasalahan yang dihadapi. Pembangunan infrastruktur di negara berkembang biasanya hanya berpusat di daerah kota-kota besar saja. Sebaliknya, pada wilayah lain yang nampak terjadi hanyalah semakin ketertinggalan saja. Salah satu tantangan utama pembangunan Indonesia saat ini adalah mengatasi persoalan ketimpangan yang tidak hanya terjadi dalam dimensi individu atau rumah tangga tetapi juga wilayah. Masalah ketimpangan menjadi persoalan besar dalam beberapa tahun belakangan ini sebab di beberapa negara yang mengalami pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi tetapi ketimpangan antar wilayahnya semakin melebar.

Sebagai suatu negara dengan ribuan pulau, perbedaan karakteristik wilayah adalah konsekuensi logis yang tidak dapat dihindari Indonesia. Karena karakteristik wilayah mempunyai pengaruh kuat pada terciptanya pola pembangunan, sehingga suatu keniscayaan bila pola pembangunan di Indonesia tidak seragam. Ketidak seragaman ini berpengaruh pada kemampuan untuk tumbuh, yang pada gilirannya mengakibatkan beberapa wilayah mampu tumbuh dengan cepat sementara wilayah lainnya tumbuh lambat. Kemampuan tumbuh yang berbeda ini pada akhirnya menyebabkan terjadinya ketimpangan pembangunan antar daerah satu dengan lainnya.

Salah satu tantangan utama pembangunan Indonesia saat ini adalah mengatasi persoalan ketimpangan yang tidak hanya terjadi dalam dimensi individu atau rumah tangga tetapi juga wilayah. Proses pembangunan yang dilaksanakan selama ini ternyata telah menimbulkan masalah pembangunan yang cukup kompleks. Di mana terjadi ketimpangan yang cukup besar antara wilayah, di mana hal ini disebabkan oleh adanya perbedaan karakteristik antara daerah satu dengan lainnya. Ketimpangan wilayah dicirikan dengan adanya daerah yang lebih maju dan di sisi yang lain ada daerah yang terbelakang. Meskipun ketimpangan itu sendiri adalah suatu yang selalu ada dalam proses pembangunan, khususnya pada tahap-tahap awal pembangunan, namun ketimpangan yang semakin melebar harus dihindari.

Karenanya, tidaklah mengherankan ketimpangan antar daerah atau provinsi itu pastinya selalu ada, baik itu di negara miskin, negara sedang berkembang, bahkan negara maju sekalipun, tidak terkecuali di Indonesia. Hanya saja yang membedakan dari semua itu adalah seberapa besar tingkat ketimpangan yang terjadi pada masing-masing daerah atau provinsi tersebut.

Fenomena dibalik pertumbuhan wilayah seperti kesenjangan antar wilayah menjadi masalah mendasar pembangunan. Ketimpangan wilayah menurut Forbes (1986) menyangkut ketimpangan secara ekonomi dan ketimpangan secara sosial. Ketimpangan ekonomi lebih mengacu pada distribusi pendapatan per kapita daerah yang kurang merata sedangkan ketimpangan sosial lebih mengacu pada akibat dari terjadinya ketimpangan ekonomi. Perbedaan perkembangan dan kemajuan antar wilayah yang berarti tidak samanya

kemampuan untuk bertumbuh yang analog dengan kesenjangan sehingga yang timbul adalah ketidakmerataan antar daerah.

Pembangunan merupakan suatu proses multi dimensional yang meliputi berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. Pada hakekatnya, pembangunan harus mencerminkan perubahan total suatu masyarakat untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual (Todaro dan Smith 2006). Sementara itu, Sukrino (2010) mendefinisikan pembangunan merupakan suatu jalinan dari masalah sosial, ekonomi, politik, administrasi, dan sebagainya yang saling berpengaruh dan saling berkaitan, sehingga pemecahan masalah pembangunan dengan pendekatan yang bercorak multi disiplin.

Meskipun ketimpangan itu sendiri adalah suatu yang selalu ada dalam proses pembangunan, khususnya pada tahap-tahap awal pembangunan, namun ketimpangan yang semakin melebar harus dihindari. Ketimpangan yang semakin lebar akan melahirkan berbagai ketidakpuasan, yang jika terus terakumulasi dapat menimbulkan keresahan yang berujung pada berbagai macam konflik. Konflik itu bisa terjadi antar masyarakat, antar daerah, atau masyarakat dengan pemerintah maupun antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah.

Otonomi daerah pada dasarnya merupakan upaya untuk mewujudkan tercapainya salah satu tujuan negara, yaitu peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui pemerataan pelaksanaan pembangunan. sehingga otonomi daerah merupakan hak, wewenang, dan kewajiban daerah untuk mengatur dan

mengurus ekonomi rumah tangganya sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan nomor 22 tahun 1999. Dari pengertian tersebut tujuan pemberian otonomi daerah yaitu untuk memungkinkan daerah yang bersangkutan mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintahan (Kuncoro, 2004)

Era Otonomi Daerah di Indonesia di tandai dengan pemberlakuan UU No. 22 Tahun 1999 (kemudian UU 32/2004 dan UU 12/2008) tentang Pemerintahan Daerah. Pelaksanaan Otonomi Daerah di Indonesia didorong oleh tuntutan demokrasi yang semakin besar sejak krisis ekonomi Tahun 1998. Fenomena ini sesuai dengan pernyataan Rodden dkk. (2003) yang mengungkapkan bahwa struktur pemerintahan sedang mengalami transformasi besar di berbagai negara di dunia. Dalam beberapa dasawarsa terakhir, tuntutan demokrasi dan kekecewaan terhadap pemerintah pusat dalam pelayanan publik, mendorong politisi untuk menyerahkan sebagian kekuasaan dan sumberdaya kepada tingkat pemerintahan yang lebih rendah.

Dalam UU No. 22 Tahun 1999 dinyatakan bahwa pemberlakuan Otonomi Daerah dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung-jawab kepada daerah secara proporsional, yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya nasional, serta perimbangan keuangan pusat dan daerah, sesuai dengan prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, dan keadilan, serta potensi dan keanekaragaman daerah, yang dilaksanakan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam penjelasan undang-undang tersebut dinyatakan pula

bahwa pelaksanaan Otonomi Daerah yang luas dan utuh diletakan pada daerah kabupaten dan daerah kota, sedangkan otonomi daerah provinsi merupakan otonomi yang terbatas (Rochana, 2013).

Era Otonomi Daerah di Indonesia di tandai dengan pemberlakuan UU No. 22 Tahun 1999, Pelaksanaan Undang-undang tersebut secara resmi dimulai pada tanggal 1 Januari 2001. Undang-undang ini kemudian diamandemen menjadi UU No. 32 dan No. 33 tahun 2004. Penerapan otonomi daerah memperpendek jarak pemerintahan dengan masyarakat. Sebagian wewenang yang dulu berada pada pemerintah pusat, didesentralisasi ke pemerintah daerah. Hak otonomi bukan berarti pemberian kedaulatan mutlak kepada pemerintah daerah karena sebagian urusan wewenangnya tetap berada pada pemerintah pusat. Sejak era otonomi daerah, pemerintah daerah memiliki peran lebih besar sebagai cabang struktural yang melaksanakan agenda-agenda yang disusun oleh pemerintah pusat. Selain karena alasan geografis, pentingnya desentralisasi juga karena didorong adanya keterbatasan birokrasi pemerintah sendiri (Toha, 2002). Pandangan ini senada dengan Sisk (2002), yang menempatkan desentralisasi sebagai prinsip dimana keputusan yang menyangkut masyarakat sebisa mungkin dibuat oleh pejabat yang tingkatnya paling dekat dengan rakyat.

Desentralisasi dalam wujud otonomi daerah dianggap dapat menjawab salah satu prasyarat penting dalam demokrasi, yaitu adanya partisipasi rakyat. Sebagaimana dikemukakan Syarif Hidayat (2002 dalam Ibrahim, 2008), dari perspektif *state-society relation*, dapat dikatakan bahwa salah satu tujuan utama dari otonomi daerah adalah membuka akses yang lebih besar kepada

masyarakat sipil (*civil society*) untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan maupun dalam pelaksanaannya.

Dibalik harapan bahwa Otonomi Daerah dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, Otonomi Daerah juga berpotensi meningkatkan disparitas pendapatan regional jika tidak dikelola dengan baik (Prud'homme, 1995; Lessmann, 2006; Shah, 2006). Kekhawatiran ini muncul karena dalam sistem desentralisasi, Pemerintah Daerah mengelola anggaran masing-masing dengan mempertimbangkan kesejahteraan warganya tanpa berkewajiban memperhatikan warga diluar wilayahnya.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara merupakan wujud agregat pertumbuhan ekonomi wilayah-wilayahnya. Apabila seluruh wilayah dalam negara tersebut menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, maka negara tersebut juga akan mempunyai pertumbuhan ekonomi yang tinggi pula, termasuk kemajuan pembangunannya. Suatu daerah yang kurang memiliki prasarana infrastruktur yang memadai dapat menyebabkan daerah tersebut tertinggal dalam pembangunan (Sibarani, 2002).

Solow (1956) menjelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang akan mengakibatkan konvergensi, artinya pendapatan per kapita daerah-daerah sedang berkembang / terbelakang tumbuh lebih cepat dibanding dengan daerah-daerah maju sehingga ketimpangan antar daerah-daerah maju dengan daerah-daerah sedang berkembang akan menipis. Awal pembangunan, ketimpangan akan meningkat sampai pada satu titik dimana terjadi perkembangan teknologi dan industrialisasi maka ketimpangan wilayah akan menurun. Terkait dengan ketimpangan antar wilayah, dimana ketimpangan antar

provinsi yang diukur dengan *Indeks Williamson*, tampak berjalan paralel dengan pertumbuhan ekonomi, ketika pertumbuhan ekonomi meningkat maka ketimpangan antar daerah pun ikut meningkat dan ketika pertumbuhan ekonomi menurun maka ketimpangan pun ikut menurun (Kuznet, 1955). Dalam pelaksanaan pembangunan, pertumbuhan ekonomi yang tinggi disertai dengan pemerataan hasil pembangunan menjadi sasaran yang utama. Namun pada kenyataannya pertumbuhan ekonomi yang semakin tinggi menyebabkan ketimpangan pembangunan pada setiap daerah.

Untuk kasus di Indonesia tidak bisa dipungkiri bahwa persoalan ketimpangan antar pulau maupun antar provinsi terus terjadi hingga sekarang. Bila dilihat dari data kontribusi semua pulau di Indonesia yang dipublikasikan oleh BPS, maka akan sangat jelas terlihat bahwa dari tahun ke tahun ketimpangan antar pulau semakin lebar khususnya antara pulau Jawa dengan luar Jawa khususnya yang berada di wilayah timur Indonesia.

Ketimpangan pembangunan atau wilayah di Indonesia dapat dilihat berdasarkan indikator atau indeks ketimpangan pembangunan yang salah satunya adalah indeks Williamson. Tabel 1 menunjukkan perkembangan Indeks Williamson dan pertumbuhan ekonomi di 25 Provinsi yang berada di Indonesia yaitu sejak tahun 1984-2000 (sebelum otonomi daerah) dan 2001-2017 (setelah otonomi daerah).

Tabel 1.1

**Indeks Williamson dan Pertumbuhan Ekonomi 25 Provinsi di Indonesia
Tahun 1996 hingga 2005**

SEBELUM OTONOMI DAERAH											
No	Provinsi	1996		1997		1998		1999		2000	
		VW	G								
1	Aceh	0.020	-9.26	0.004	-4.19	0.003	-9.26	0.004	-4.19	0.069	-8.19
2	Sumatera Utara	0.057	-10.9	0.006	2.59	0.005	-10.9	0.006	2.59	0.128	1.87
3	Sumatera Barat	0.022	-6.79	0.004	1.59	0.003	-6.79	0.004	1.59	0.074	2.42
4	Riau	0.020	-5.39	0.005	0.39	0.004	-5.39	0.006	0.39	0.083	-1.75
5	Jambi	0.012	-6.95	0.002	2.58	0.002	-6.95	0.002	2.58	0.045	2.66
6	Sumatera Selatan	0.037	-6.81	0.005	3.18	0.004	-6.81	0.005	3.18	0.086	12.82
7	Bengkulu	0.007	-6.27	0.002	2.81	0.001	-6.27	0.002	2.81	0.035	-8.92
8	Lampung	0.034	-6.95	0.003	2.46	0.002	-6.95	0.004	2.46	0.073	3.34
9	Jawa Barat	0.202	-17.8	0.002	2.3	0.007	-17.8	0.010	2.3	0.211	2.4
10	Jawa Tengah	0.153	-11.7	0.008	3.47	0.006	-11.7	0.014	3.47	0.160	1.85
11	DI Yogyakarta	0.015	-11.2	0.003	0.99	0.002	-11.2	0.003	0.99	0.057	2.96
12	Jawa Timur	0.175	-16.1	0.010	1.83	0.007	-16.1	0.010	1.83	0.221	1.82
13	Bali	0.015	-4.04	0.003	0.67	0.003	-4.04	0.003	0.67	0.066	0.98
14	Nusa Tenggara Barat	0.019	-3.07	0.002	3.13	0.002	-3.07	0.002	3.13	0.053	2.9
15	Nusa Tenggara Timur	0.018	-2.73	0.002	2.73	0.001	-2.73	0.002	2.73	0.043	0.79
16	Kalimantan Barat	0.019	-4.71	0.003	2.71	0.003	-4.71	0.004	2.71	0.068	-5.58
17	Kalimantan Tengah	0.008	-6.92	0.003	1.32	0.002	-6.92	0.003	1.32	0.052	-4.27
18	Kalimantan Selatan	0.015	-5.53	0.003	2.58	0.002	-5.53	0.003	2.58	0.066	2.19
19	Kalimantan Timur	0.012	-0.76	0.006	4.71	0.005	-0.76	0.003	4.71	0.086	0.26
20	Sulawesi Utara	0.014	-2.37	0.002	5.76	0.002	-2.37	0.003	5.76	0.051	4.7
21	Sulawesi Tengah	0.010	-3.96	0.002	2.8	0.001	-3.96	0.002	2.8	0.046	-3.13
22	Sulawesi Selatan	0.039	-5.33	0.004	2.83	0.003	-5.33	0.004	2.83	0.087	0.28
23	Sulawesi Tenggara	0.008	-5.76	0.002	2.55	0.001	-5.76	0.002	2.55	0.037	-0.26
24	Maluku	0.011	-5.93	0.002	-24.3	0.002	-5.93	0.002	-24.3	0.026	6.2
25	Papua	0.010	12.72	0.003	3.48	0.003	12.72	0.004	3.48	0.077	-5.52
SESUDAH OTONOMI DAERAH											
No	Provinsi	2001		2002		2003		2004		2005	
		VW	G								
1	Aceh	0.066	-10.7	0.067	20.07	0.057	5.52	0.055	-9.63	0.067	-10.1
2	Sumatera Utara	0.127	3.98	0.125	4.56	0.107	4.81	0.105	5.74	0.131	5.48
3	Sumatera Barat	0.073	3.66	0.072	4.69	0.061	5.26	0.060	5.47	0.075	5.73
4	Riau	0.082	-0.14	0.082	2.66	0.070	2.45	0.069	2.93	0.086	5.41
5	Jambi	0.044	6.65	0.043	5.86	0.036	5	0.036	5.38	0.045	5.57
6	Sumatera Selatan	0.084	2.47	0.083	3.08	0.070	3.68	0.070	4.63	0.087	4.84
7	Bengkulu	0.035	4.15	0.034	4.73	0.029	5.37	0.028	5.38	0.035	5.82
8	Lampung	0.072	3.59	0.071	5.62	0.061	5.76	0.060	5.07	0.074	4.02
9	Jawa Barat	0.207	3.16	0.203	3.76	0.172	4.67	0.169	4.77	0.210	5.6
10	Jawa Tengah	0.158	3.59	0.155	3.55	0.133	4.98	0.131	5.13	0.163	5.35
11	DI Yogyakarta	0.056	4.26	0.055	4.5	0.047	4.58	0.046	5.12	0.057	4.73
12	Jawa Timur	0.218	3.75	0.215	3.8	0.183	4.78	0.181	5.83	0.227	5.84
13	Bali	0.064	3.53	0.063	3.03	0.053	3.58	0.052	4.62	0.064	5.56
14	Nusa Tenggara Barat	0.054	7.32	0.053	3.51	0.044	3.9	0.044	6.07	0.054	1.71
15	Nusa Tenggara Timur	0.042	4.78	0.042	4.93	0.035	4.59	0.034	5.34	0.042	3.46
16	Kalimantan Barat	0.067	2.69	0.066	4.55	0.056	3.12	0.055	4.79	0.068	3.73
17	Kalimantan Tengah	0.051	2.95	0.050	5.3	0.042	4.91	0.042	5.56	0.052	5.9
18	Kalimantan Selatan	0.065	4.15	0.064	3.8	0.054	4.37	0.053	5.03	0.066	5.06
19	Kalimantan Timur	0.085	4.73	0.084	1.74	0.071	1.86	0.070	1.75	0.086	3.17
20	Sulawesi Utara	0.050	2.13	0.049	3.33	0.041	3.19	0.040	4.26	0.050	5.35
21	Sulawesi Tengah	0.046	5.1	0.045	5.62	0.038	6.21	0.038	7.15	0.048	7.57
22	Sulawesi Selatan	0.086	5.23	0.085	4.08	0.072	5.42	0.071	5.26	0.089	6.05
23	Sulawesi Tenggara	0.036	5.01	0.036	6.66	0.031	7.57	0.031	7.51	0.038	7.31
24	Maluku	0.024	-0.03	0.024	2.87	0.020	4.31	0.019	4.43	0.024	5.07
25	Papua	0.076	8.89	0.074	5.15	0.060	-0.28	0.049	-22.5	0.069	36.4

Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah, 2019).

Ket : Vw : Indeks Williamson

: G : Pertumbuhan Ekonomi

Ketimpangan pembangunan di Indonesia dapat dilihat dengan indeks Williamson. Tabel 1.1 menunjukkan perkembangan indeks Williamson dan pertumbuhan ekonom provinsi di Indonesia sebelum dan sesudah otonomi daerah di 25 provinsi di Indonesia menunjukkan keadaan yang beragam. **Sebelum otonomi daerah** (tahun 1996 hingga tahun 2000) Provinsi Bengkulu merupakan daerah dengan angka indeks Williamson terendah tercatat sebesar 0.007 persen pada tahun 1996, 0.001 persen pada tahun 1998 dan 0.035 persen pada tahun 2000. Adapun Provinsi Jawa Barat merupakan daerah dengan angka indeks Williamson tertinggi pada periode sebelum otonomi daerah tercatat sebesar 0.202 persen pada tahun 1996, dan 0.211 persen pada tahun 2000. Sedangkan dari segi pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Barat merupakan daerah dengan pertumbuhan ekonomi terendah tercatat sebesar -17.8 persen pada tahun 1996 dan -17.6 persen pada tahun 1998. Adapun Provinsi Papua merupakan daerah dengan angka pertumbuhan ekonomi tertinggi yaitu sebesar 12.72 persen pada tahun 1996 dan tahun 1998 dan 3.48 persen pada tahun 1999.

Sesudah otonomi daerah (tahun 2001 hingga 2005) Provinsi Maluku merupakan daerah dengan indeks Williamson terendah tercatat sebesar 0.024 persen pada tahun 2001, 0.020 persen pada tahun 2003, dan pada tahun 2005 tercatat sebesar 0.024 persen. Adapun Provinsi Jawa Timur merupakan daerah dengan indeks Williamson tertinggi pada periode setelah diberlakukannya otonomi daerah, yaitu 0.218 persen pada tahun 2001, 0.183 persen pada tahun 2003, dan 0.227 persen pada tahun 2005. Adapun Provinsi Aceh merupakan daerah dengan pertumbuhan ekonomi terendah yaitu -10.7 persen pada tahun 2001, -

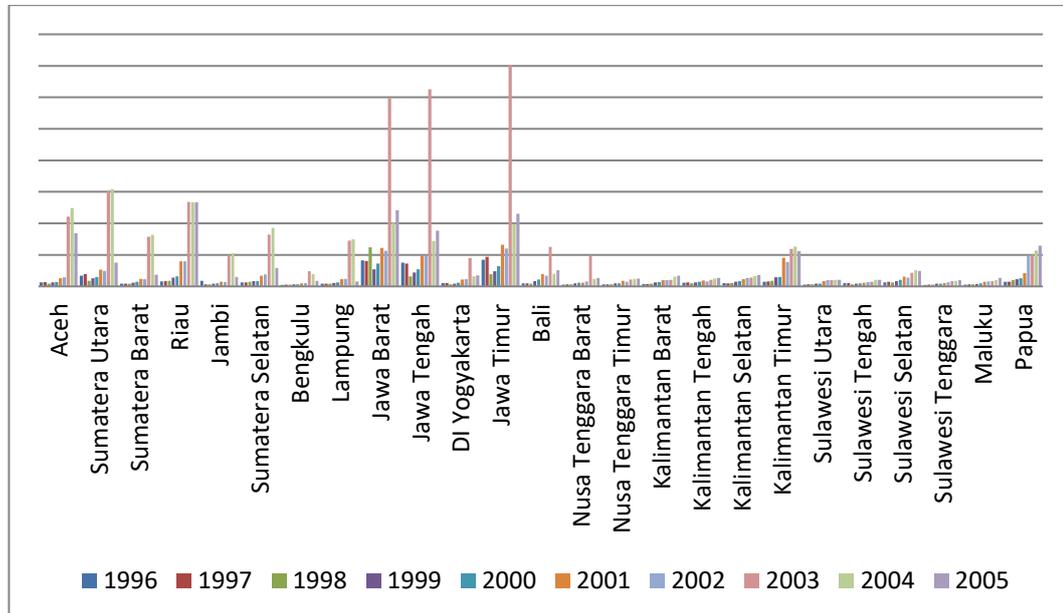
9.63 persen pada tahun 2004 dan pada tahun 2005 sebesar -10.1 persen. Adapun Provinsi Papua merupakan daerah dengan angka pertumbuhan ekonomi tertinggi yaitu sebesar 8.89 persen pada tahun 2001 dan tahun 2005 sebesar 36.4 persen.

Ketimpangan wilayah juga menjadi bahan perdebatan di kalangan ekonom, beberapa di antara mereka beranggapan bahwa persoalan ketimpangan wilayah yang terjadi di berbagai negara selama ini erat kaitannya dengan persoalan redistribusi sumber daya khususnya redistribusi fiskal. Masing-masing negara menerapkan sistem redistribusi sumber daya yang berbeda-beda, ada negara yang menggunakan sistem desentralisasi dan ada juga yang menggunakan sistem sentralisasi. Di era otonomi daerah setiap daerah dituntut untuk mengelola sendiri potensi daerah yang dimilikinya secara tepat sehingga dapat mendorong terjadinya proses pembangunan dengan tingkat pemerataan yang baik.

Menurut Pose et all (2007), menyatakan bahwa otonomi daerah memberikan perubahan yang signifikan terhadap kesejaterahan dan keuntungan ekonomi. Lebih lanjut ia menyatakan bahwa pemerintah daerah (dengan asumsi lebih dekat dengan rakyat) lebih cakap dalam membuat kebijakan yang menentukan barang publik yang dibutuhkan di daerahnya.

Grafik 1.1

Pendapatan Daerah 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005



Sumber: Badan Pusat Statistik (2020)

Sebelum otonomi daerah total pendapatan daerah 25 provinsi di Indonesia tahun 1996 hingga tahun 2000 terus mengalami peningkatan. Pada tahun 1996 total pendapatan daerah sebesar Rp. 9,71 triliun, sedangkan pada tahun 2000 total pendapatan daerah sebesar Rp 10,82 triliun, dimana sumbasi terbesar dari total pendapatan daerah berasal dari wilayah barat Indonesia khususnya pulau jawa.

Sesudah otonomi daerah total pendapatan daerah 25 provinsi di Indonesia tahun 2001 hingga tahun 2005 terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2001 total pendapatan daerah sebesar Rp. 19,66 triliun, sedangkan pada tahun 2005 total pendapatan daerah sebesar Rp 38,57 triliun, dimana sumbasi terbesar dari total pendapatan daerah berasal dari wilayah barat Indonesia khususnya pulau jawa.

Tanzi (1996) mengemukakan bahwa manfaat dari desentralisasi adalah alokasi dan efisiensi. Dengan desentralisasi fiskal pemerintah lokal akan cenderung menyediakan barang dan jasa publik yang sesuai preferensi masyarakat atau penduduk lokal mengingat bahwa pemerintah daerah mempunyai kedekatan dengan masyarakatnya dan mempunyai keunggulan informasi dibanding pemerintah pusat, sehingga pemerintah daerah dapat memberikan pelayanan publik yang benar-benar dibutuhkan di daerahnya sehingga lebih efisien dan diharapkan mendorong peningkatan ekonomi.

McKinnon (1995) and Qian dan Weingast (1997) mengemukakan bahwa desentralisasi tidak hanya berkontribusi terhadap peningkatan efisiensi tetapi juga menurunkan ketimpangan wilayah. Qian dan Weingast (1997) juga berpendapat bahwa persaingan antar daerah pada akhirnya dapat mengurangi disparitas regional tanpa kebijakan redistribusi yang diamanatkan secara terpusat. Lessmann (2006) yang menemukan bahwa telah terjadi penurunan ketimpangan wilayah selama desentralisasi fiskal diberlakukan di beberapa negara-negara OECD. Sama halnya dengan Akai & Sakata (2005) yang meneliti ketimpangan wilayah di Amerika Serikat dan menemukan bahwa rasio Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap total pendapatan berpengaruh terhadap ketimpangan wilayah di Amerika Serikat

Oleh karena itu, perlu dilakukan pembangunan infrastruktur yang merata, khususnya di daerah-daerah yang belum terjamah. Pembangunan merupakan suatu proses multi dimensional yang meliputi berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan

pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. Pada hakekatnya, pembangunan harus mencerminkan perubahan total suatu masyarakat untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual (Todaro dan Smith 2006). Pembangunan merupakan suatu jalan dari masalah sosial, ekonomi, politik, administrasi, dan sebagainya yang saling berpengaruh dan saling berkaitan, sehingga pemecahan masalah pembangunan dengan pendekatan yang bercorak multi disiplin (Sukirno 1985).

Dalam teori pertumbuhan ekonomi mulai dari Neoklasik hingga teori pertumbuhan endogen, faktor akumulasi modal menjadi salah satu faktor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Modal yang dimaksud bukan hanya modal manusia saja tetapi juga modal fisik khususnya infrastruktur (jalan, pelabuhan, bandara, irigasi). Solow (1956) misalnya memasukkan variable infrastruktur sebagai salah satu bentuk investasi. Begitu juga dengan Romer (1986) yang memasukkan variabel infrastruktur sebagai bagian dari pendorong pertumbuhan ekonomi.

Sementara di dalam teorinya Keynes dimana salah satu faktor pendorong pendapatan nasional selain konsumsi, investasi dan net ekspor impor adalah pengeluaran pemerintah (government expenditure). Salah satu bentuk pengeluaran pemerintah yang bisa mendorong pendapatan nasional adalah belanja infrastruktur. Membelanjakan uang negara untuk keperluan penambahan infrastruktur menjadi penting sebab infrastuktur memiliki efek yang besar bagi pertumbuhan ekonomi dimana infrastruktur memberikan manfaat dalam mengurangi biaya-biaya produksi (production cost) dan memperlancar arus barang dan jasa. Ketimpangan antar wilayah terjadi jika ada wilayah yang

memiliki infrastruktur baik secara kualitas maupun kuantitas lebih maju dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Pembangunan infrastruktur yang baik akan menjamin efisiensi, memperlancar pergerakan barang dan jasa, dan meningkatkan nilai tambah perekonomian. Ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu faktor pendorong produktivitas daerah. Keberadaan infrastuktur seperti jalan raya dan jembatan akan mampu membuka akses bagi masyarakat dalam melaksanakan aktivitas ekonomi. Kelancaran transportasi darat ditentukan oleh kualitas dan kuantitas panjang jalan yang menghubungkan suatu daerah dengan daerah lainnya.

Infrastruktur meningkatkan akses terhadap peluang-peluang produktif dan mengurangi biaya produksi dan biaya transaksi. Yang mendorong pembangunan industry atau agro industry dan meningkatkan nilai asset masyarakat miskin. Oleh karena itu, infrastruktur dapat mengurangi ketimpangan wilayah. Apalagi infrastruktur yang baik dapat meningkatkan mobilitas tenaga kerja sebagaimana infrastruktur memperluas akses wilayah dan meningkatkan peluang transportasi dan oleh karena itu memberikan surplus tenaga kerja. (Chatterjee dan Turnovsky, 2012; Calderon dan Serven, 2014).

Tabel 1.2

**Rasio Panjang Jalan Terhadap Luas Wilayah 25 Provinsi di Indonesia
Tahun 1996 hingga 2005**

No	Provinsi	SEBELUM OTONOMI DAERAH					SESUDAH OTONOMI DAERAH				
		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Aceh	0.257	0.236	0.229	0.229	0.207	0.207	1.000	0.207	0.316	0.328
2	Sumatera Utara	0.432	0.367	0.356	0.370	0.392	0.436	0.897	0.486	0.463	0.497
3	Sumatera Barat	0.427	0.286	0.322	0.312	0.326	0.337	0.969	0.347	0.329	0.455
4	Riau	0.141	0.145	0.140	0.140	0.253	0.254	0.995	0.255	0.242	0.242
5	Jambi	0.148	0.138	0.141	0.154	0.178	0.177	1.010	0.175	0.218	0.220
6	Sumatera Selatan	0.139	0.143	0.137	0.137	0.107	0.026	4.169	0.006	0.214	0.235
7	Bengkulu	0.302	0.267	1.067	1.067	1.067	0.107	9.961	0.011	0.114	0.290
8	Lampung	0.320	0.320	0.320	0.320	0.380	0.380	1.000	0.380	0.357	0.357
9	Jawa Barat	0.656	0.496	0.536	0.512	0.556	0.455	1.222	0.372	0.605	0.713
10	Jawa Tengah	0.632	0.654	0.641	0.660	0.690	0.690	1.000	0.690	0.685	0.886
11	DI Yogyakarta	4.941	1.268	1.268	1.268	1.268	1.268	1.000	1.268	1.343	1.540
12	Jawa Timur	0.690	0.690	0.078	0.078	0.078	0.070	1.118	0.062	0.071	0.788
13	Bali	1.014	1.014	1.069	1.172	1.172	1.179	0.993	1.187	1.219	1.244
14	Nusa Tenggara Barat	0.295	0.295	0.295	0.295	0.295	0.345	0.856	0.403	0.353	0.367
15	Nusa Tenggara Timur	0.337	0.337	0.337	0.355	0.358	0.358	0.999	0.358	0.410	0.410
16	Kalimantan Barat	0.084	0.085	0.085	0.072	0.072	0.075	0.959	0.078	0.088	0.096
17	Kalimantan Tengah	0.046	0.052	0.059	0.060	0.067	0.067	1.000	0.067	0.076	0.078
18	Kalimantan Selatan	0.214	0.162	0.162	0.162	0.050	0.050	1.000	0.050	0.047	0.179
19	Kalimantan Timur	0.033	0.039	0.042	0.042	0.025	0.025	1.000	0.025	0.028	0.049
20	Sulawesi Utara	0.357	0.240	0.240	0.240	0.118	0.118	1.000	0.118	0.232	0.395
21	Sulawesi Tengah	0.154	0.154	0.154	0.154	0.154	0.170	0.906	0.187	0.159	0.173
22	Sulawesi Selatan	0.444	0.057	0.057	0.057	0.057	0.057	1.000	0.057	0.077	0.667
23	Sulawesi Tenggara	0.179	0.164	0.182	0.180	0.180	0.192	0.938	0.204	0.196	0.220
24	Maluku	0.120	0.066	0.066	0.066	0.066	0.066	1.000	0.066	0.128	0.128
25	Papua	0.030	0.038	0.038	0.038	0.038	0.045	0.844	0.053	0.062	0.037

Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah, 2019).

Perkembangan infrastruktur jalan di Indonesia terlihat tidak begitu baik perkembangannya khususnya rasio panjang jalan terhadap luas wilayah.

Berdasarkan Tabel 1.2, terlihat bahwa perkembangan infrastruktur dari tahun 1996 hingga 2000 (sebelum otonomi daerah) dan pada tahun 2001 hingga 2005 (sesudah otonomi daerah) cenderung mengalami peningkatan.

Sebelum otonomi daerah rasio panjang jalan terhadap luas wilayah 25 provinsi di Indonesia dari tahun 1996 hingga 2000, dimana Provinsi DI Yogyakarta merupakan daerah dengan rasio tertinggi yaitu sebesar 1.268 persen pada tahun 1997 hingga tahun 1998 dan 1.268 persen pada tahun 1999 dan tahun 2000, sedangkan Provinsi Papua merupakan daerah dengan rasio terendah yaitu sebesar 0.030 persen pada tahun 1996, dan 0.038 persen pada tahun 1997 hingga tahun 2000.

Sesudah otonomi daerah rasio panjang jalan terhadap luas wilayah 25 provinsi di Indonesia dari tahun 2001 hingga 2005, dimana Provinsi DI Yogyakarta merupakan daerah dengan rasio panjang jalan terhadap luas wilayah tertinggi yaitu sebesar 1.268 persen pada tahun 2001, 1.343 persen pada tahun 2004 dan 1.540 pada tahun 2005, sedangkan Provinsi Papua merupakan daerah dengan rasio panjang jalan terhadap luas wilayah terendah yaitu sebesar 0.045 persen pada tahun 2001, dan 0.062 persen pada tahun 2004. Panjang jalan yang tidak banyak mengalami pertumbuhan begitupun dengan luas wilayah yang juga tidak mengalami perubahan. Hal ini membuat tidak adanya perkembangan yang pesat pada infrastruktur khususnya di darat.

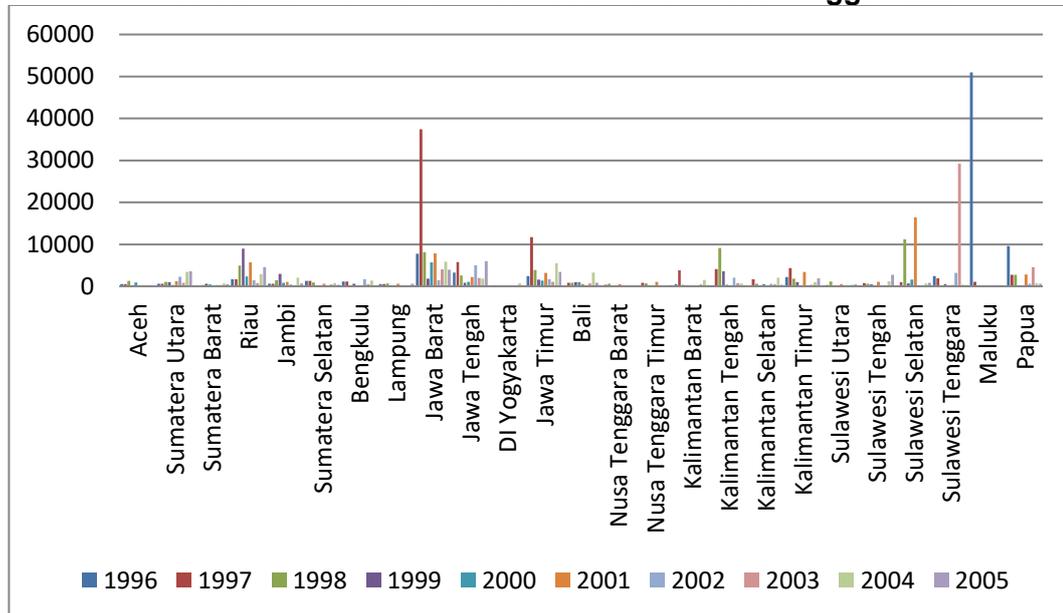
Menurut Harrod dan Dommar dalam Jhingan (2010) yang menyatakan dalam ekonomi makro investasi memegang peranan penting karena dua hal dan salah satunya adalah pengeluaran investasi menentukan tingkat mana suatu

perekonomian akan menambah stok modal fisik dan membantu dalam menentukan kinerja pertumbuhan dan produktivitas tenaga kerja jangka panjang.

Menurut Myrdal investasi cenderung menambah ketidakmerataan. Di daerah-daerah yang sedang berkembang, permintaan barang dan jasa akan mendorong naiknya investasi, yang pada gilirannya akan meningkatkan pendapatan. Sebaliknya di daerah-daerah yang kurang berkembang, permintaan akan investasi rendah karena pendapatan masyarakat yang rendah. Selain itu Investasi khususnya investasi swasta lebih banyak ditentukan oleh kekuatan pasar. Dalam hal ini, kekuatan yang berperan banyak dalam menarik investasi swasta ke suatu daerah adalah keuntungan lokasi yang dimiliki oleh suatu daerah. Perbedaan inilah yang akan menyebabkan ketimpangan antar wilayah menjadi semakin lebar.

Teori yang dikemukakan oleh Myrdal yang dikutip oleh Yenniwati (2013) mengatakan bahwa dampak balik yang diakibatkan oleh perpindahan modal dan motif laba yang mendorong berkembangnya pembangunan terpusat pada wilayah-wilayah yang memiliki harapan laba tinggi, sedangkan wilayah-wilayah lainnya akan terlantar. Hal ini menunjukkan bahwa investasi yang tidak merata pada setiap daerah menyebabkan kelangkaan modal yang mengakibatkan ketidakmerataan pembangunan.

Grafik 1.2
Investasi 25 Provinsi di Indonesia Tahun 1996 hingga 2005



Sumber: Badan Pusat Statistik (data diolah, 2020).

Grafik 1.2 menunjukkan perkembangan investasi dalam negeri di Indonesia pada tahun 1996 hingga tahun 2005.

Sebelum otonomi daerah total investasi dalam negeri di 25 provinsi di Indonesia dari tahun 1996 hingga tahun 2000, dimana Provinsi Jawa Barat merupakan daerah dengan investasi tertinggi yaitu pada tahun 1996, pada tahun 1997 dan pada tahun 2000 sebesar, sedangkan Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan daerah dengan investasi terendah yaitu pada tahun 2000.

Sesudah otonomi daerah total investasi dalam negeri di 25 provinsi di Indonesia dari tahun 1996 hingga tahun 2000, dimana Provinsi Jawa Barat merupakan daerah dengan investasi tertinggi pada tahun 2001, dan pada tahun 2004, sedangkan Provinsi Maluku merupakan daerah dengan investasi terendah yaitu pada tahun 2005. Salah satu yang menjadi alasan investor menanamkan modalnya di suatu Negara atau daerah adalah dengan melihat aspek politik,

keamanan dan kondisi ekonomi serta infrastruktur yang ada pada negara atau daerah tersebut.

Berdasarkan beberapa uraian tersebut, maka penulis merasa tertarik untuk mengkaji dan melakukan suatu penelitian dalam judul **“Analisis Intertemporal Ketimpangan Wilayah Di Indonesia”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut.:

1. Bagaimana pengaruh pendapatan daerah secara langsung dan tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi sebelum dan sesudah otonomi daerah?
2. Bagaimana pengaruh Infrastruktur secara langsung dan tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi sebelum dan sesudah otonomi daerah?
3. Bagaimana pengaruh investasi dalam negeri secara langsung dan tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi sebelum dan sesudah otonomi daerah?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diungkapkan, peneliti memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui dan menganalisis pengaruh pendapatan daerah secara langsung maupun tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi.
2. Mengetahui dan menganalisis pengaruh Infrastruktur secara langsung maupun tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi.

- 3 Mengetahui dan menganalisis pengaruh investasi secara langsung maupun tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah melalui pertumbuhan ekonomi.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi peneliti, secara umum hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah ilmu ekonomi. Manfaat khusus bagi ilmu pengetahuan yakni dapat melengkapi kajian mengenai ketimpangan wilayah di Indonesia.
2. Bagi pihak lain, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sumber informasi tambahan dalam melakukan penelitian-penelitian selanjutnya dengan mengangkat tema yang sama, atau hanya sebagai bahan bacaan untuk memperluas wawasan pembaca.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 TINJAUAN TEORI

2.1.1 Teori Ketimpangan Wilayah

Pada umumnya, ketimpangan wilayah adalah selisih dari keseimbangan antara dorongan konsentrasi dan penyebaran. Dari perspektif ekonomi wilayah, suatu wilayah akan merasakan manfaat secara alami akibat adanya ada pergerakan mobilisasi sumber daya dari daerah pendukung menuju daerah pusat (*centripetal forces*). Manfaat yang dirasakan oleh wilayah pusat akan dirasakan pula oleh wilayah pendukung (*hinterland region*) melalui meningkatnya permintaan barang input yang tersedia pada wilayah pendukung (*centrifugal forces*). Namun *spread effect* yang dirasakan wilayah pendukung akibat *centrifugal forces* kadang menimbulkan ketimpangan akibat tidak mobilitasnya faktor produksi dan barang karena tingginya biaya transportasi dan komunikasi (Aswan,2017).

Menurut Kuncoro (2006), ketimpangan mengacu pada standar hidup yang relatif pada seluruh masyarakat, karena kesenjangan antar wilayah yaitu adanya perbedaan faktor anugrah awal (*endowment factor*). Perbedaan ini yang membuat tingkat pembangunan di berbagai wilayah dan daerah berbeda-beda, sehingga menimbulkan gap atau jurang kesejahteraan di berbagai wilayah tersebut (Sukirno, 2010).

Perpindahan modal akan meningkatkan ketimpangan regional, peningkatan permintaan ke wilayah maju akan merangsang investasi yang pada gilirannya meningkatkan pendapatan yang menyebabkan putaran kedua investasi dan seterusnya. Lingkup investasi yang lebih baik pada sentra-sentra pengembangan dapat menciptakan kelangkaan modal di wilayah terbelakang (Jhingan, 2010).

Sejumlah teori dan model telah dikembangkan untuk menjelaskan ketimpangan dalam ekonomi. Teori yang menjelaskan fenomena ketimpangan yakni Teori Kuznet (1955) dengan hipotesis U terbaliknya. Teori ini menjelaskan bahwa ketimpangan pendapatan antar wilayah meningkat pada awal fase pembangunan ekonomi dan kemudian menurun seiring proses pembangunan ekonomi. Pertumbuhan pada tahap awal pembangunan cenderung dipusatkan pada sektor modern perekonomian yang pada saat itu kecil dalam penyerapan tenaga kerja. Ketimpangan membesar karena kesenjangan antar sektor modern dan tradisional meningkat. Peningkatan tersebut terjadi karena perkembangan di sektor modern lebih cepat dibandingkan dengan sektor tradisional. Akan tetapi dalam jangka panjang, pada saat kondisi ekonomi mencapai tingkat kedewasaan dan dengan asumsi mekanisme pasar bebas serta mobilitas semua faktor-faktor produksi antar negara tanpa sedikitpun rintangan atau distorsi, maka perbedaan dalam laju pertumbuhan *output* antar negara akan cenderung mengecil bersamaan dengan tingkat pendapatan perkapita dan laju pertumbuhan rata-rata yang semakin tinggi di setiap negara, yang pada akhirnya menghilangkan kesenjangan.

Terjadinya ketimpangan antar daerah juga dijelaskan oleh Myrdal (1957) membangun teori keterbelakangan dan pembangunan ekonominya disekitar ide

ketimpangan regional pada taraf nasional dan internasional. Untuk menjelaskannya menggunakan *spread effect* dan *backwash Effect* sebagai pengaruh penjarangan dari pusat pertumbuhan ke daerah sekitar. *Spread effect* (dampak sebar) diartikan sebagai suatu pengaruh yang mendatangkan keuntungan (*favourable effect*), mencakup aliran kegiatan-kegiatan investasi di pusat pertumbuhan ke daerah sekitar. *Backwash effect* (dampak balik) diartikan sebagai pengaruh yang mendatangkan kerugian (*infavourable effect*), mencakup aliran manusia dari wilayah sekitar atau pinggiran termasuk aliran modal ke wilayah inti dan mengakibatkan berkurangnya modal pembangunan bagi wilayah pinggiran yang sebenarnya diperlukan untuk dapat mengimbangi perkembangan wilayah inti.

Menurut Myrdal (1957), terjadinya ketimpangan regional karena besarnya pengaruh dari *backwash effect* dibandingkan dengan *spread effect* di negara-negara terbelakang. Perpindahan modal akan meningkatkan ketimpangan regional, peningkatan permintaan ke wilayah maju akan merangsang investasi yang pada gilirannya meningkatkan pendapatan yang menyebabkan putaran kedua investasi dan seterusnya. Lingkup investasi yang lebih baik pada sentra-sentra pengembangan dapat menciptakan kelangkaan modal di wilayah terbelakang (Jhingan, 2010).

Acemoglu dan Robinson (2012) menemukan teori baru tentang ketimpangan wilayah. Melalui bukunya yang berjudul "*Why Nations Fail*", mereka menjelaskan bahwa ketimpangan yang terjadi antar negara selama ini bukan disebabkan karena perbedaan geografis maupun budaya. Beberapa contoh negara yang memiliki letak geografis dan budaya yang sama tetapi kemudian

memiliki kondisi perekonomian yang berbeda yakni ada ekonominya lebih maju dan ada yang ekonominya terbelakang. Mereka pun menyimpulkan bahwa ketimpangan antar negara disebabkan karena adanya perbedaan institusi politik ekonomi masing-masing negara. Negara yang institusi politik ekonominya bersifat inklusi, cenderung berpotensi untuk menjadi negara kaya. Sementara negara yang institusi politik ekonominya bersifat ekstraktif, cenderung tinggal menunggu waktu untuk terseret ke dalam jurang kemiskinan, instabilitas politik dan menjadi negara gagal.

Faktor-faktor penyebab terjadinya disparitas pembangunan antar wilayah yang berkenaan dengan variabel-variabel fisik dan sosial ekonomi wilayah yang dikemukakan oleh Rustiadi *et. al.* (2009) adalah faktor geografi dimana suatu wilayah sangat luas, distribusi dari sumberdaya nasional, sumber energi, sumber daya pertanian, topografi, iklim dan curah hujan tidak akan merata. Apabila faktor-faktor lain sama, maka kondisi geografi yang lebih baik akan menyebabkan suatu wilayah berkembang lebih baik. Faktor sejarah/historis dimana perkembangan masyarakat dalam suatu wilayah tergantung dari kegiatan atau budaya hidup yang telah dilakukan di masa lalu. Bentuk organisasi dan kehidupan perekonomian pada masa lalu merupakan penyebab yang cukup penting terutama yang terkait dengan sistem insentif terhadap kapasitas kerja dan *enterpreneurship*.

Tidak stabilnya suhu politik sangat mempengaruhi perkembangan dan pembangunan di suatu wilayah. Instabilitas politik akan menyebabkan orang ragu untuk berusaha atau melakukan investasi sehingga kegiatan ekonomi suatu wilayah tidak akan berkembang. Bahkan terjadi pelarian modal ke luar wilayah,

untuk investasi ke wilayah yang lebih stabil. Terjadinya ketimpangan antar wilayah bisa diakibatkan oleh kebijakan pemerintah. Kebijakan pemerintah yang sentralistik hampir di semua sektor, dan lebih menekankan pertumbuhan dan membangun pusat-pusat pembangunan di wilayah tertentu menyebabkan ketimpangan yang luar biasa antar daerah.

Model geografi ekonomi baru telah menjelaskan efek keterbukaan perdagangan terhadap ketimpangan wilayah. Krugman dan Livas Elizondo (dalam Kim,2008) menunjukkan bahwa liberalisasi perdagangan mengurangi ketimpangan lintas wilayah. Dalam model mereka, ketika sebuah Negara membuka perdagangan internasional, perusahaan-perusahaan pindah ke pinggiran untuk menghindari biaya kemacetan. Paluzie (dalam Kim,2008) menemukan bahwa ketimpangan wilayah meningkat seiring dengan meningkatnya produksi perdagangan internasional. Model tersebut menunjukkan bahwa perusahaan melakukan aglomerasi setelah liberalisasi perdagangan di wilayah pusat untuk mendapatkan keuntungan berbagai keunggulan aglomerasi. Model Crozet dan Koenig-Soubeyran (dalam Kim,2008) menunjukkan bahwa dampak liberalisasi perdagangan terhadap ketimpangan wilayah bergantung pada geografi internal negara tersebut. Ketika salah satu wilayah di negara ini memiliki akses yang lebih baik dan lebih rendah ke pasar luar negeri, liberalisasi perdagangan mendorong proses aglomerasi kumulatif di wilayah yang diuntungkan ini sehingga cenderung menciptakan atau memperluas ketimpangan regional.

Ketimpangan wilayah dapat terjadi karena kemampuan pengelolaan administrasi. Wilayah yang dikelola dengan administrasi yang baik cenderung

lebih maju. Wilayah yang ingin maju harus mempunyai administrator yang jujur, terpelajar, terlatih, dengan sistem administrasi yang efisien. Masyarakat dengan kepercayaan-kepercayaan yang primitif, kepercayaan tradisional dan nilai-nilai sosial yang cenderung konservatif dan menghambat perkembangan ekonomi. Sebaliknya masyarakat yang relatif maju umumnya memiliki institusi dan perilaku yang kondusif untuk berkembang. Perbedaan ini merupakan salah satu penyebab ketimpangan wilayah.

Faktor ekonomi yang menyebabkan ketimpangan antar wilayah yaitu terkait dengan perbedaan kuantitas dan kualitas dari faktor produksi yang dimiliki seperti: lahan, infrastruktur, tenaga kerja, modal, organisasi dan perusahaan. Faktor ekonomi yang terkait akumulasi dari berbagai faktor. Salah satunya lingkaran kemiskinan, kemudian kondisi masyarakat yang tertinggal, standar hidup rendah, efisiensi rendah, konsumsi rendah, tabungan rendah, investasi rendah, dan pengangguran meningkat. Sebaliknya di wilayah yang maju, standar hidup tinggi, pendapatan semakin tinggi, tabungan semakin banyak yang pada akhirnya masyarakat semakin maju. Faktor ekonomi yang terkait dengan pasar bebas dan pengaruhnya terhadap spread effect dan backwash effect. Kekuatan pasar telah mengakibatkan faktor-faktor ekonomi seperti tenaga kerja, modal, perusahaan dan aktivitas ekonomi seperti industri, perdagangan, perbankan, dan asuransi yang dalam ekonomi maju memberikan hasil yang lebih besar, cenderung terkonsentrasi di wilayah maju. Faktor ekonomi yang terkait dengan distorsi pasar, kebijakan harga, keterbatasan spesialisasi, keterbatasan keterampilan tenaga kerja dan sebagainya.

Piketty dalam aswan (2017) menemukan sebuah teori baru tentang ketimpangan wilayah. Bahkan teori yang ditemukan oleh Piketty ini berhasil membantah teori sebelumnya yang digagas oleh Simon Kuznet tentang kurva U terbalik. Jika teori kurva U terbalik menjelaskan bahwa pada awal pembangunan terjadi kenaikan ketimpangan antar wilayah hingga pada satu titik dan kemudian seiring berjalannya pembangunan ekonomi maka ketimpangan antar wilayah mulai menurun, maka teorinya Piketty ini malah menjelaskan hal sebaliknya. Dari beberapa contoh kasus negara-negara di dunia yang teliti oleh Piketty menunjukkan bahwa pola ketimpangan menunjukkan pola huruf U.

Ada banyak ukuran ketimpangan wilayah yang sering dipakai dalam berbagai penelitian tentang ketimpangan wilayah. Akan tetapi, dalam penelitian ini, penulis hanya menggunakan satu alat ukur saja yaitu Indeks Williamson sebab Indeks Williamson digunakan bukan hanya mengukur ketimpangan antar negara tetapi juga ketimpangan antar daerah di suatu negara.

Indeks Williamson ini diperkenalkan oleh Jeffry G Williamson. Indeks Williamson merupakan ukuran ketimpangan pendapatan untuk menganalisis seberapa besarnya kesenjangan antar wilayah/daerah. Dasar perhitungannya dengan menggunakan PDRB per kapita dalam kaitannya dengan jumlah penduduk per daerah (BPS).

2.1.2 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk mengukur kinerja ekonomi suatu negara. Negara akan mengalami kesulitan untuk meningkatkan standar hidup masyarakat tanpa adanya pertumbuhan yang

positif. Di sisi lain, pertumbuhan ekonomi tidak senantiasa menjamin terciptanya keadilan dan kesejahteraan sosial dalam masyarakat. Pembangunan yang hanya mengejar pertumbuhan ekonomi semata berpotensi melahirkan ketidakadilan yang berujung pada ketimpangan dalam kehidupan bermasyarakat. Dengan demikian, pertumbuhan ekonomi dengan sendirinya tidak dapat dianggap sebagai tujuan akhir pembangunan.

Pertumbuhan ekonomi pada umumnya berarti perkembangan ekonomi. Pertumbuhan dapat diukur dan mampu menggambarkan fenomena perluasan tenaga kerja, modal, volume perdagangan, dan konsumsi. Rostow mengemukakan adanya tahapan dalam pertumbuhan ekonomi, yaitu masyarakat tradisional, prasyarat untuk tinggal landas, tinggal landas, dewasa dan masa konsumsi massal yang tinggi (Jhingan 2010).

Menurut Todaro dan Smith (2006), ada tiga faktor atau komponen utama dalam pertumbuhan ekonomi yaitu: (1) Akumulasi modal, yang meliputi semua bentuk atau jenis investasi baru yang ditanamkan pada tanah, peralatan fisik, dan modal atau sumber daya manusia, (2) Pertumbuhan penduduk yang pada tahun-tahun berikutnya akan memperbanyak jumlah angkatan kerja, dan (3) Kemajuan teknologi.

Mankiw (2007) menyatakan bahwa model pertumbuhan Solow merupakan pilar yang sangat memberi kontribusi terhadap teori pertumbuhan neoklasik. Model ini memungkinkan analisis pertumbuhan ekonomi secara dinamis, dapat menjelaskan mengapa pendapatan nasional tumbuh dan mengapa sebagian perekonomian tumbuh lebih cepat dibandingkan dengan

sebagian yang lain serta menjelaskan perubahan-perubahan dalam perekonomian sepanjang waktu. Secara ekonomi, model pertumbuhan Solow dirancang untuk menunjukkan bagaimana pertumbuhan persediaan modal, pertumbuhan angkatan kerja, dan kemajuan teknologi yang dapat berinteraksi dalam perekonomian, serta bagaimana pengaruhnya terhadap output barang dan jasa secara keseluruhan di suatu negara.

Tarigan (2005), mengemukakan bahwa pertumbuhan ekonomi wilayah adalah pertambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*added value*) yang terjadi. Perhitungan pendapatan wilayah pada awalnya dibuat dalam harga berlaku, namun agar dapat melihat pertambahan dari satu kurun waktu ke kurun waktu berikutnya, harus dinyatakan dalam nilai riil, artinya dinyatakan dalam harga konstan. Biasanya BPS dalam menerbitkan laporan pendapatan regional tersedia angka dalam harga berlaku dan harga konstan. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor-faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah selain ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi transfer-payment, yaitu bagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah.

Razak (2009), aktivitas pembangunan ekonomi yang dilaksanakan di suatu negara atau daerah dapat dilihat hasilnya pada dampak yang ditimbulkannya dalam mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat di

negara atau daerah tersebut. Salah satu indikator dimana hasil pembangunan ekonomi yang dilaksanakan di suatu negara tau daerah itu dapat dilihat secara langsung adalah pada adanya peningkatan laju pertumbuhan ekonomi negara atau daerah yang bersangkutan.

Akumulasi modal (investasi pada tanah, peralatan, prasarana dan sarana serta sumber daya manusia), sumber daya alam, sumber daya manusia (*human resources*) baik dalam kuantitas maupun dalam tingkat kualitas penduduknya, kemajuan teknologi, akses terhadap informasi, keinginan untuk melakukan inovasi, dan mengembangkan diri serta budaya kerja mempengaruhi Pertumbuhan ekonomi suatu negara. Suatu daerah tertinggal dalam membangun ekonominya salah satu sebabnya adalah rendahnya daya tarik suatu daerah dan sumber daya yang dikarenakan terbatasnya sarana dan prasarana infrastruktur, sehingga menyebabkan tingkat aktivitas ekonomi yang rendah. Suatu daerah yang tidak memiliki sumber daya, baik sumber daya manusia maupun sumber daya alam serta kurangnya insentif yang ditawarkan (prasarana infrastruktur, perangkat keras dan lunak, dan keamanan) dapat menyebabkan suatu daerah tertinggal dalam pembangunan. Terdapat beberapa alternatif pengembangan suatu daerah dalam mengejar mengejar ketertinggalan dari daerah lainnya, yaitu dapat berupa investasi langsung yang diarahkan pada sektor produktif atau investasi pada *social-overhead* seperti pada pembangunan jalan, fasilitas kesehatan, pendidikan dan prasarana infrastruktur lainnya. Infrastruktur merupakan basis pembangunan sehingga pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur harus diperhatikan (Maqin,2011).

Razak (2009), mengemukakan bahwa Dalam melaksanakan kegiatan pembangunan ekonominya, maka setiap daerah akan membutuhkan faktor-faktor produksi, dimana faktor-faktor produksi yang dibutuhkan oleh setiap daerah tersebut tidak seluruhnya tersedia di dalam daerahnya. Demikian pula bahwa senantiasa terjadi perbedaan jenis, jumlah dan kualitas faktor produksi yang dimiliki oleh setiap daerah, sehingga tidak mampu untuk menghasilkan sendiri seluruh produk yang dibutuhkan oleh masyarakatnya. Disamping itu, untuk memasarkan produk-produk yang dihasilkan, maka pasar domestic setiap Negara tidak mampu menyerapnya, sehingga harus dipasarkan pula ke daerah-daerah atau Negara-negara lain. Akibatnya, pembangunan ekonomi di setiap daerah, selain ditentukan oleh faktor di dalam daerah (faktor internal) juga akan sangat tergantung kepada faktor-faktor eksternal, yakni faktor penentu yang berasal dari luar daerah atau luar negeri. Besarnya pengaruh faktor-faktor penentu eksternal tersebut bagi setiap daerah adalah sangat ditentukan oleh ketersediaan sumber daya ekonomi di masing-masing daerah tersebut.

2.1.3 Desentralisasi Fiskal

Desentralisasi adalah pembentukan daerah otonom dengan kekuasaan kekuasaan tertentu dan bidang-bidang kegiatan tertentu yang diselenggarakan berdasarkan pertimbangan, inisiatif, dan administrasi sendiri, sehingga akan dijumpai proses pembentukan daerah yang berhak mengatur kepentingan daerahnya.

Rondinelli, Nellis, dan Chema (1983) dari sudut pandang kebijakan dan administrasi mengemukakan bahwa desentralisasi merupakan penciptaan atau

penguatan, baik keuangan maupun hukum, pada unit-unit pemerintahan subnasional yang penyelenggaraannya secara substansial berada di luar kontrol langsung pemerintah pusat. sedangkan Henry Maddick (1963) menjelaskan bahwa desentralisasi adalah penyerahan kekuasaan secara hukum untuk menangani bidangbidang/fungsi-fungsi tertentu kepada daerah otonom.

Desentralisasi dalam pandangan Ruitter dalam Hoogerwerf (1983) dapat diartikan sebagai pengakuan atau penyerahan wewenang badan-badan umum yang lebih tinggi kepada badan-badan umum yang lebih rendah untuk secara mandiri dan berdasarkan pertimbangan kepentingan sendiri mengambil keputusan pengaturan dan pemerintahan serta struktur wewenang yang dimiliki termasuk didalamnya prinsip-prinsip pembagian wewenang. Konsep desentralisasi memuat tiga misi utama, yaitu menciptakan efisiensi dan efektivitas pengelolaan sumber daya daerah, meningkatkan kualitas pelayanan umum dan kesejahteraan masyarakat, memberdayakan dan menciptakan ruang bagi masyarakat untuk ikut serta (berpartisipasi) dalam proses pembangunan (Barzelay, 1991).

Simanjuntak (1941) menyatakan bahwa desentralisasi dapat dibedakan menjadi 3 macam, yakni desentralisasi politik, desentralisasi administrasi dan desentralisasi fiskal. dimana desentralisasi fiskal dimaksudkan untuk memindahkan atau menyerahkan sumber-sumber pendapatan dan faktor-faktor pengeluaran ke daerah dengan mengurangi birokrasi pemerintahan. Dengan membawa pemerintah lebih dekat ke masyarakat, desentralisasi fiskal diharapkan dapat mendorong efisiensi sektor publik, juga akuntabilitas publik dan transparansi dalam dalam penyediaan jasa publik serta pembuatan keputusan

yang transparan dan demokratis, sehingga daerah dimiliki hak untuk mengatur keuangan daerah yang dimiliki.

Salah satu faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan pembangunan daerah adalah kemampuan keuangan daerah yang memadai. Semakin besar keuangan daerah semakin besar pula kemampuan daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Tjokroamidjojo (1993) menyatakan bahwa pemerintahan daerah akan dapat menjalankan fungsinya dalam rangka otonomi daerah atau desentralisasi secara baik, bila sumber-sumber keuangan yang diterima oleh daerah mencukupi. Dengan kata lain, daerah yang memiliki sumber pendapatan asli daerah yang cukup, akan berhasil menjalankan otonomi daerahnya.

Pendapatan daerah dikategorikan dalam pendapatan rutin Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Pendapatan Daerah merupakan suatu pendapatan yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan pendapatan asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan keleluasaan kepada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi (Yani, 2012).

Salah satu upaya untuk melihat kemampuan daerah dalam rangka *self supporting* (Yani, 2012) (kemampuan keuangan daerah) dari segi keuangan daerah dalam rangka mengurangi ketergantungan terhadap pemerintah pusat, adalah dengan melihat komposisi dari penerimaan daerah yang ada. Semakin besar komposisi pendapatan asli daerah, maka semakin besar pula kemampuan

pemerintah daerah untuk memikul tanggung jawab yang lebih besar. Tetapi semakin kecil komposisi pendapatan asli daerah terhadap penerimaan daerah maka ketergantungan terhadap pusat semakin besar. Sedangkan dampak yang dirasakan masyarakat dengan adanya peningkatan penerimaan pendapatan daerah adalah kelancaran pembangunan. Pembangunan meliputi berbagai sektor diantaranya adalah pembangunan jalan, pembangunan fasilitas umum dan fasilitas lain.

Untuk mendorong kemampuan keuangan daerah yang lebih besar untuk membiayai seluruh urusan rumah tangga daerah diperlukan kebijakan dibidang pengembangan institusi dan pengelolaan keuangan daerah. Pengelolaan ini diartikan sebagai usaha penyempurnaan lembaga keuangan daerah, penerapan sains dan teknologi, sistem dan prosedur serta kekayaan daerah (Halim dan Nasir, 2006).

Dalam rangka menyelenggarakan pemerintahan, pelayanan masyarakat dan pembangunan, maka pemerintah suatu negara pada hakekatnya mengemban tugas dan fungsi utama yaitu pendapatan dan kekayaan masyarakat, pemerataan pembangunan, dan fungsi stabilitas yang meliputi antara lain, pertahanan dan keamanan, ekonomi dan moneter. Fungsi distribusi dan fungsi stabilitas pada umumnya lebih efektif dilaksanakan oleh pemerintah daerah, karena daerah pada umumnya lebih mengetahui kebutuhan serta standar pelayanan masyarakat (Yani, 2012).

Dalam pelaksanaannya perlu diperhatikan kondisi dan situasi yang berbeda-beda dari masing-masing wilayah. Dengan demikian pembagian ketiga

fungsi dimaksudkan sangat penting sebagai landasan dalam menentukan dasar-dasar perimbangan keuangan antara pusat dan daerah. Untuk mendorong penyelenggaraan otonomi daerah diperlukan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab di daerah secara proporsional yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan, serta perimbangan keuangan pemerintah pusat dan daerah. Sumber pembiayaan pemerintah daerah dalam rangka perimbangan keuangan pemerintah pusat dan daerah dilaksanakan atas dasar desentralisasi, dekonsentrasi dan pembantuan (Suparyono, 2010).

2.1.4 Infrastruktur

MacMilan Dictionary of Modern Economics (1996) infrastruktur merupakan elemen structural ekonomi yang memfalisasi arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. Sedangkan *The Routledge Dictionary of Economics* (1995) menyatakan bahwa infrastruktur juga merupakan pelayan utama dari suatu Negara yang membantu kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehingga dapat berlangsung yaitu dengan menyediakan transportasi dan juga fasilitas pendukung.

Menurut Grigg, 1988 dalam Fadel Muhammad (2004) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung, dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Dalam hal ini, hal-hal yang terkait dengan infrastruktur tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya. Sistem lingkungan dapat terhubung karena adanya infrastruktur yang menopang antara sistem sosial dan sistem ekonomi.

Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan system ekonomi yang ada di masyarakat.

Dalam pembahasannya infrastruktur dapat dikatakan memiliki sifat sebagai barang publik. Barang publik mempunyai dua ciri utama dari sisi penggunaannya (konsumsi barang publik) yaitu non- rivalry dan non- excludable. Rivalry merupakan sifat rivalitas atau persaingan dalam mengkonsumsi atau menggunakan suatu barang. Maknanya adalah jika suatu barang digunakan oleh seseorang (pengguna), barang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain (pengguna). Jika seseorang mengkonsumsi atau menggunakan satu barang dan tidak terjadi pesaing dengan orang lain dalam mengkonsumsi barang tersebut sehingga tidak mempengaruhi kepuasan seseorang dalam mengkonsumsi barang tersebut, maka dapat disebut sebagai barang publik.

Definisi infrastruktur dalam kamus besar bahasa Indonesia, dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum diketahui sebagai fasilitas public seperti rumah sakit, jalan, jembatan, sanitasi, telpon, dan sebagainya. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari publik capital (modal publik) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan (Mankiw, 2003).

Infrastruktur digolongkan menjadi dua bagian menurut Jacob et al dalam Sibarani (2002) yaitu sebagai berikut: (1) Infrastruktur Dasar (basic infrastructure) meliputi sektor-sektor publik dan keperluan mendasar untuk sektor perekonomian, yang tidak dapat diperjualbelikan (non tradable) dan tidak dapat dipisah-pisahkan secara teknis maupun spasial, misalnya: jalan raya, kereta api, kanal, pelabuhan laut, drainase, bendungan dsbnya. (2) Infrastruktur pelengkap

(*complementary infrastructure*) misalnya: gas, listrik, telepon dan pengadaan air minum.

Mankiw (2003) menyatakan pekerja akan lebih produktif jika mereka mempunyai alat-alat untuk bekerja. Peralatan dan infrastruktur yang digunakan untuk menghasilkan barang dan jasa disebut modal fisik. Hal serupa juga dijelaskan dalam Todaro (2006) bahwa tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu negara adalah faktor penting dan menentukan bagi tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.

Barang publik murni adalah barang yang dimana marginal costs dalam penyediaannya adalah nol dari penambahan penggunaan (*non-rivalry*), dan tidak memungkinkannya menghalangi seseorang dalam mengkonsumsi barang tersebut (*non-excludable*) (Stiglitz,2000). Pertahanan nasional merupakan salah satu contoh dari barang publik murni (*Pure Public Good*). Namun banyak dari barang publik yang disediakan pemerintah bukan merupakan barang publik murni. Infrastruktur seperti jalan merupakan salah satu barang publik yang disediakan oleh pemerintah yang bukan merupakan barang publik murni (*impure public goods*). Hal ini dikarenakan jalan memiliki marginal costs yang kecil namun tidaklah nol.

Selain itu ada juga private good yang disediakan secara publik (*Publicly Provided Private Goods*). Hal ini dikarenakan barang tersebut dianggap merupakan barang yang sangat dibutuhkan walaupun marginal costs dari penyediaannya sangatlah tinggi, serta dimungkinkannya menghalangi seseorang dalam menggunakan barang tersebut. Salah satu contoh dari publicly provided private goods ini adalah pendidikan. Masuknya pendidikan sebagai private good yang disediakan secara publik didasari pemikiran bahwa semua orang memiliki

hak yang sama dalam memperoleh pendidikan. Dalam pemahaman sifat infrastruktur sebagai barang publik maka infrastruktur tersebut memiliki dampak eksternalitas positif. Definisi eksternalitas itu sendiri adalah suatu kondisi ketika tindakan perusahaan atau individu memiliki dampak kepada individu atau perusahaan lainnya tanpa harus membayar dampak tersebut (Stiglitz, 2000). Sesuai dengan sifatnya dimana infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah, pihak yang menggunakan infrastruktur tidak memberikan bayaran secara langsung atas penggunaan infrastruktur

2.1.5 Investasi

Menurut teori Klasik, investasi merupakan suatu pengeluaran yang dimaksudkan untuk meningkatkan produksi. Jadi investasi merupakan pengeluaran yang akan mempertinggi jumlah alat-alat produksi, sehingga pertumbuhan ekonomi akan tercapai. Investasi juga sebagai sarana untuk motivasi dalam pembangunan ekonomi khususnya dalam upaya memperluas kesempatan kerja dan meningkatkan output. Inflasi terjadi apabila kuantitas uang bertambah dan inflasi berhenti apabila kuantitas uang distabilisasi. Dalam hal ini, tingkat harga sangat bergantung secara langsung dengan kuantitas uang, sedangkan menurut Keynes suatu perekonomian dapat mengalami inflasi walaupun kuantitas uang konstan.

Teori neo klasik tentang investasi pada pokoknya berdasarkan pada teori produktivitas (*Marginal Productivity*) dari faktor produksi modal. yang dengan marjinal produktivitas adalah tambahan proses produksi. Menurut teori ini besarnya modal yang akan diinvestasikan dalam proses produksi ditentukan oleh produksi marjinalnya. Menurut teori neo-klasik (Sukirno, 2013) ada tiga unsur yang diperhitungkan dalam menentukan investasi yaitu tingkat biaya barang

modal, tingkat bunga dan tingginya pendapatan yang akan diterima. Perubahan dalam satu faktor akan mengakibatkan perubahan dalam perhitungan profitabilitas.

Teori Keynes didasarkan kepada konsep *Marginal Efficiency of Capital* (MEC) yaitu tingkat diskon (*rate of discount*) yang dikehendaki untuk menyamakan seluruh aliran pendapatan bersih yang diharapkan akan diperoleh dari suatu investasi dengan nilai investasi mula-mula. Dalam teori Keynes *Marginal Efficiency of Capital* (MEC) berdasarkan pada tingkat keuntungan yang diharapkan. Secara singkat, bila keuntungan yang diharapkan (MEC) adalah lebih besar dari tingkat bunga investasi maka boleh dilaksanakan dan sebaliknya. Bila MEC sama dengan tingkat bunga investasi boleh dilaksanakan boleh tidak bagi mereka yang memiliki dana (Mankiw, 2007). Dari uraian diatas, diketahui bahwa berapa tingkat pengeluaran investasi yang diinginkan oleh para investor ditentukan oleh dua hal, yaitu tingkat bunga yang berlaku dan MEC atau fungsi investasi. fungsi MEC atau fungsi investasi ini menunjukkan hubungan antara tingkat bunga dengan tingkat pengeluaran investasi yang diinginkan oleh para investor.

Teori investasi Harrod-Domar merupakan teori makro investasi dalam jangka panjang. Menurut Harrod-Domar pengeluaran investasi mempunyai proses *multiplier* dan terhadap penawaran agregat melalui pengaruhnya terhadap kapasitas produksi. Setiap ada peningkatan stok masyarakat (k) meningkatkan pola kemampuan masyarakat untuk menghasilkan output potensi (y). hubungan antara stok capital (k) dengan output potensial (y) merupakan hubungan ekonomis secara langsung, disebut *capital output ratio* (COR). Misalnya jika 3 rupiah total diperlukan untuk menghasilkan output total 1 rupiah

maka setiap tambahan bersih pada stok modal (investasi baru) akan mengakibatkan kenaikan output total sesuai dengan rasio modal output tersebut. Harrod-Domar menitik beratkan bahwa akumulasi capital mempunyai peranan ganda yaitu menimbulkan pendapatan dan memperbesar persediaan capital. misalnya pada suatu keseimbangan pada tingkat *full employment income*, maka untuk memelihara keseimbangan dari tahun ke tahun di butuhkan jumlah pengeluaran, karna investasi tersebut harus cukup untuk menyerap kenaikan output yang di timbulkan. Teori Harrod-Domar memandang bahwa pembentukan modal dianggap sebagai pengeluaran yang akan menambah kemampuan suatu perekonomian untuk menghasilkan barang dan atau jasa, maupun sebagai pengeluaran yang akan menambah permintaan efektif seluruh masyarakat. Dimana apabila pada suatu masa tertentu dilakukan sejumlah pembentukan modal, maka pada masa berikutnya perekonomian tersebut mempunyai kemampuan untuk menghasilkan barang-barang dan atau jasa yang lebih besar (Sukirno, 2013)

2. 2 Hubungan Antar Variabel

2.2.1 Desentralisasi Fiskal, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah

Desentralisasi fiskal dapat berdampak negatif terhadap pertumbuhan karena membuat redistribusi lebih sulit. Selain itu, konsentrasi barang publik di beberapa lokasi geografis juga dapat menghambat pertumbuhan per kapita karena ketimpangan regional di bidang infrastruktur, pendidikan, pelayanan kesehatan, dan layanan publik lainnya dapat mencegah penggunaan factor produksi secara penuh (Thiessen 2003) . Dalam kasus ini, sektor publik yang

lebih terpusat dapat mendistribusikan sumber daya lintas yurisdiksi yang mengarah pada distribusi yang lebih efisien.

Sementara Brueckner (1999) dalam Aswan (2017) menunjukkan bahwa dampak desentralisasi terhadap pertumbuhan bergantung pada bagaimana permintaan barang publik berbeda antara daerah, Brueckner (2006) menemukan bahwa desentralisasi menghasilkan insentif untuk berinvestasi dalam sumber daya manusia dan melalui investasi di bidang ini dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara permanen.

Tanzi (1996) mengemukakan bahwa manfaat dari desentralisasi adalah alokasi dan efisiensi. Dengan desentralisasi fiskal pemerintah lokal akan cenderung menyediakan barang dan jasa publik yang sesuai preferensi masyarakat atau penduduk lokal mengingat bahwa pemerintah daerah mempunyai kedekatan dengan masyarakatnya dan mempunyai keunggulan informasi dibanding pemerintah pusat, sehingga pemerintah daerah dapat memberikan pelayanan publik yang benar-benar dibutuhkan di daerahnya sehingga lebih efisien dan diharapkan mendorong peningkatan ekonomi.

Desentralisasi fiskal merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi ketimpangan wilayah. Hal itu terlihat dari beberapa teori yang menjelaskan adanya pengaruh keduanya. McKinnon (1995) and Qian dan Weingast (1997) mengemukakan bahwa fokus desentralisasi fiskal sebagai alat komitmen menjelaskan bahwa ketimpangan wilayah dapat dikaitkan dengan efisiensi pelayanan publik dan desentralisasi fiskal tidak hanya berkontribusi terhadap peningkatan efisiensi tetapi juga menurunkan ketimpangan wilayah. Qian dan

Weingast (1997) juga berpendapat bahwa persaingan antar daerah pada akhirnya dapat mengurangi disparitas regional tanpa kebijakan redistribusi yang diamanatkan secara terpusat.

Namun, ada beberapa argumen dalam teori yang menjelaskan tentang bagaimana desentralisasi pada kenyataannya dapat mengurangi ketimpangan wilayah. Misalnya, Qian dan Weingast (1997) membahas efek insentif dari desentralisasi dalam setting kompetisi antar-yurisdiksi. Dalam sistem yang terdesentralisasi, daerah yang kurang berkembang mungkin menawarkan kondisi investasi yang lebih menarik, misalnya labor market yang lebih fleksibel. Investasi yang mereka tarik akan membantu daerah miskin mengejar ketinggalan dengan daerah yang kaya tanpa redistribusi yang diprakarsai oleh pemerintah pusat.

Prud'homme dalam aswan (2017), melihat bahwa tidak ada jaminan bahwa transfer uang ke daerah yang miskin dapat memperbaiki distribusi pendapatan antar wilayah (regional disparities). Baginya desentralisasi bukan strategi yang tepat untuk memperbaiki ketimpangan pendapatan antar wilayah. Sebab dalam system desentralisasi, setiap daerah dapat mengumpulkan pajak dan membelanjakan anggaranya tanpa intervensi dari pemerintah pusat. Bagi daerah kaya, penerimaan daerahnya tentu jauh lebih besar dibandingkan daerah miskin. Sehingga belanja daerahnya pun tentu akan berbeda. Jika dibiarkan maka ketimpangan regional justru akan semakin memburuk.

Berbeda halnya jika pemerintah pusat yang bertanggung jawab terhadap isu ketimpangan. Keuangan pemerintah pusat dapat dijadikan instrumen untuk

melakukan distribusi pendapatan dan kekayaan baik antar wilayah maupun antar individu. Pemerintah pusat dapat menetapkan pajak progresif bagi orang kaya tanpa harus khawatir terjadi perpindahan wilayah, kecuali mereka memutuskan untuk berpindah negara. Oleh karena itu, Prud'homme (1995) menyimpulkan bahwa hanya pemerintah pusat yang dapat memperbaiki ketimpangan wilayah.

Dollar (2007) menjelaskan bahwa desentralisasi fiskal yang memberikan kekuatan dan otonomi yang lebih kepada pemerintah daerah untuk melakukan belanja dan penerimaan publik dapat mendorong ketimpangan pendapatan yang lebih besar. Dollar mengklaim bahwa dalam sistem fiskal yang sangat terdesentralisasi, pemerintah daerah mengandalkannya terutama pada pengumpulan pajak daerah untuk menyediakan layanan dasar, seperti pendidikan dasar dan pelayanan kesehatan. Mengingat perbedaan besar dalam struktur ekonomi di awal dan basis pendapatan masing-masing daerah maka desentralisasi fiskal akan memperbesar ketimpangan regional.

2.2.2 Infrastruktur, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah

Teori-teori yang berkaitan dengan pembangunan ekonomi dan pertumbuhan selalu menekankan pada peran infrastruktur. Menurut Hirschman (1958) memadainya ketersediaan energi listrik dan sarana transportasi merupakan prasyarat penting bagi pembangunan ekonomi. Hal senada juga disampaikan oleh Rostow (1960) dalam teorinya tentang "Tahapan Pertumbuhan" dan dianggap social overhead capital sebagai salah satu prasyarat utama untuk lepas landas. Peran sosial overhead capital dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat akan lebih besar

sebagaimana social overhead capital telah diidentifikasi sebagai salah satu hambatan utama untuk pembangunan negaranegara kurang berkembang (Rosenstein-Rodan, 1943).

Infrastruktur merupakan kunci dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Sahoo dan Saxena (1999), membuktikan bahwa kuantitas dan kualitas infrastruktur yang lebih baik secara langsung dapat meningkatkan produktivitas, baik modal manusia dan fisik. Misalnya, memberikan akses jalan dapat (i) meningkatkan pendidikan, (ii) menyediakan pasar untuk produk-produk petani dengan biaya yang rendah, (iii) memfasilitasi investasi swasta, (iv) meningkatkan lapangan pekerjaan dan tingkat pendapatan bagi banyak orang.

Dalam teori pertumbuhan ekonomi mulai dari Neoklasik hingga teori pertumbuhan endogen, faktor akumulasi modal menjadi salah satu faktor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Modal yang dimaksud bukan hanya modal manusia saja tetapi juga modal fisik khususnya infrastruktur (jalan, pelabuhan, bandara, irigasi). Solow (1956) misalnya memasukkan variabel infrastruktur sebagai salah satu bentuk investasi. Begitu juga dengan Romer (1986) yang memasukkan variabel infrastruktur sebagai bagian dari pendorong pertumbuhan ekonomi.

Sementara di dalam teorinya Keynes dalam Aswar (2018) dimana salah satu faktor pendorong pendapatan nasional selain konsumsi, investasi dan net ekspor impor adalah pengeluaran pemerintah (government expenditure). Salah satu bentuk pengeluaran pemerintah yang bisa mendorong pendapatan nasional adalah belanja infrastruktur. Membelanjakan uang negara untuk keperluan

penambahan infrastruktur menjadi penting sebab infrastuktur memiliki efek yang besar bagi pertumbuhan ekonomi dimana infrastruktur memberikan manfaat dalam mengurangi biaya-biaya produksi (production cost) dan memperlancar arus barang dan jasa. Ketimpangan antar wilayah terjadi jika ada wilayah memiliki infrastruktur baik secara kualitas maupun kuantitas lebih maju dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Infrastruktur meningkatkan akses terhadap peluang-peluang produktif dan mengurangi biaya produksi dan biaya transaksi. Yang mendorong pembangunan industry atau agro industry dan meningkatkan nilai asset masyarakat miskin. Oleh karena itu, infrastruktur dapat mengurangi ketimpangan wilayah. Apalagi infrastruktur yang baik dapat meningkatkan mobilitas tenaga kerja sebagaimana infrastruktur memperluas akses wilayah dan meningkatkan peluang transportasi dan oleh karena itu memberikan surplus tenaga kerja. (Chatterjee dan Turnovsky, 2012; Calderon dan Serven, 2014).

Infrastruktur transportasi mendorong pertumbuhan ekonomi melalui beberapa cara. Pertama, investasi dalam infrastruktur itu sendiri meningkatkan permintaan terhadap barang dan jasa. Kedua, peningkatan infrastruktur transportasi mengurangi waktu perjalanan (Gunasekera et al. 2008). Selain itu, investasi infrastruktur jalan raya dapat menghasilkan manfaat dengan menurunnya biaya perusahaan '(Shirley dan Winston 2004). Ketiga, infrastruktur yang lebih baik menarik investasi langsung asing (Hong 2007), yang secara luas dianggap sebagai mesin penting dari pertumbuhan ekonomi. Terakhir, rendahnya biaya transportasi dan perdagangan dapat mempercepat aglomerasi

industry (Baldwin dan Forslid 2000; Krugman 1991), dan konsentrasi kegiatan ekonomi meningkatkan produktivitas tenaga kerja (Ciccone dan Balai 1996).

Martin (1999) membangun model pertumbuhan endogen dua wilayah untuk menganalisis peran berbagai jenis kebijakan publik dalam pertumbuhan, geografi ekonomi, dan ketimpangan pendapatan. Kami menemukan bahwa kemajuan infrastruktur transportasi meningkatkan pertumbuhan dan menurunkan kesenjangan pendapatan dengan mengorbankan peningkatan aglomerasi industri antar kota. Hasil ini menegaskan adanya *trade-off* antara tata ruang, distribusi spasial kegiatan ekonomi, dan efisiensi spasial, yaitu tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi. Namun, peningkatan infrastruktur pengetahuan lolos dari *trade-off* ini, karena infrastruktur meningkatkan pertumbuhan tetapi juga menurunkan kesenjangan pendapatan dan aglomerasi industri secara bersamaan.

2.2.3 Investasi, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wilayah

Investasi merupakan salah satu variabel yang sangat penting dalam menggerakkan perekonomian suatu negara. Karenanya pemerintah setiap negara, baik negara berkembang maupun negara maju terus berupaya meningkatkan investasi di negaranya, baik investasi yang bersumber dari dalam negeri maupun investasi luar negeri. Investasi merupakan suatu alat untuk mempercepat pertumbuhan di suatu negara yang sedang berkembang. Hal ini menjelaskan bahwa investasi merupakan salah satu variabel yang penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. (Hasibuan, 1990).

Terdapat tiga faktor utama dalam pertumbuhan ekonomi yaitu: pertama, Akumulasi modal, yang meliputi semua bentuk atau jenis investasi baru yang ditanam, peralatan fisik dan modal atau sumber daya manusia. Kedua, Pertumbuhan penduduk, yang beberapa tahun selanjutnya akan memperbanyak jumlah angkatan kerja. Dan ketiga, Kemajuan teknologi (Todaro, 2003). Dari ketiga faktor tersebut disimpulkan bahwa sumber kemajuan ekonomi bisa meliputi berbagai macam faktor. Secara umum dapat dikatakan bahwa sumber utama pertumbuhan ekonomi adalah investasi yang mampu memperbaiki kualitas modal dan sumber daya manusia dan fisik yang selanjutnya akan meningkatkan kualitas sumber daya produktif dan yang bisa menaikkan produktivitas seluruh sumber daya melalui penemuan-penemuan baru, inovasi, dan kemajuan teknologi (Salomo, 2007).

Harrod dan Domar memberikan peranan kunci kepada investasi di dalam proses pertumbuhan ekonomi, khususnya mengenai watak ganda yang dimiliki investasi. Pertama, investasi menciptakan pendapatan, dan kedua, investasi memperbesar kapasitas produksi perekonomian dengan cara meningkatkan stok modal. Watak yang pertama dapat disebut sebagai dampak permintaan dan yang kedua sebagai dampak penawaran investasi, oleh karena itu selama investasi netto tetap berlangsung, pendapatan nyata dan output akan senantiasa meningkat (Jhingan, 1999).

Hubungan antara investasi dengan pertumbuhan ekonomi adalah dengan adanya investasi berupa pembelian barang modal dan pelengkapan produksi untuk menambah kemampuan memproduksi barang-barang dan jasa yang dibutuhkan dalam perekonomian sehingga hal ini dapat meningkatkan PDB riil

Indonesia dan dengan demikian akan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi (Handayani, 2011). Peningkatan investasi akan meningkatkan kapasitas produksi yang pada akhirnya berujung pada pembukaan lapangan kerja baru, yang pada tahap selanjutnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi (Sutawijaya, 2010).

Investasi berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi pada suatu wilayah. Keadaan demikian dapat ditunjukkan dengan banyaknya investasi pada suatu wilayah maka akan meningkatkan output yang dihasilkan sehingga nantinya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Menurut Myrdal (Jhingan, 2010), investasi akan cenderung menambah ketidakmerataan. Pada wilayah yang sedang berkembang, permintaan barang dan jasa maka akan mendorong naiknya investasi yang nantinya dapat meningkatkan pendapatan pada daerah tersebut, kemudian keadaan sebaliknya yaitu pada wilayah yang kurang berkembang, investasi akan cenderung rendah karena pendapatan masyarakat juga rendah. Kekuatan pasar mempunyai peran terpenting dalam menarik investasi swasta ke suatu daerah dengan keuntungan yang dimiliki oleh daerah tersebut (Sjafrizal, 2008).

2.3 Tinjauan Empiris

Beberapa penelitian terkait analisis ketimpangan wilayah Indonesia yang pernah dilakukan sebelumnya terkait dengan penelitian ini adalah sebagai berikut

Banerjee dan Duflo (2001), juga menemukan adanya hubungan antara ketimpangan dan pertumbuhan di banyak negara, meskipun bersifat non-linear.

Chen (2003) dengan menggunakan data lintas negara, juga menemukan terjadinya hubungan U-shaped terbalik antara distribusi pendapatan dan pertumbuhan dalam jangka panjang, meskipun tidak dalam jangka pendek.

Bonet (2006) yang meneliti tentang pengaruh desentralisasi fiskal terhadap ketimpangan wilayah di Kolombia pada tahun 1990-2000 dengan menggunakan data panel dan mengujinya dengan menggunakan OLS regression. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa ketiga variable desentralisasi fiskal yaitu belanja per capita, Aggregate expenditure share, Aggregate expenditure as percent of GDP berpengaruh positif terhadap ketimpangan wilayah di Kolombia.

Sepulveda dan Vazquez (2010) yang meneliti pengaruh desentralisasi fiskal terhadap ketimpangan wilayah di 56 negara pada level yang berbeda pada tahun 1971- 2000. Dengan menggunakan fixed effect regression dan random effect GLS regression, penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa desentralisasi pengeluaran (rasio belanja pemerintah daerah terhadap total belanja) berpengaruh positif terhadap ketimpangan wilayah.

Citra Ramayani (2012), dalam penelitiannya menyatakan bahwa secara parsial, investasi swasta, inflasi, ekspor dan produktivitas tenaga kerja berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Dalam penelitian tersebut, Variabel produktivitas tenaga kerja yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Tselios, Pose, Tomaney dan Torrisi (2012) yang meneliti pengaruh desentralisasi fiskal terhadap ketimpangan wilayah di 13 negara Eropa pada tahun 1995-2000. Dengan menggunakan fixed effect regression, penelitian ini

menghasilkan kesimpulan bahwa desentralisasi pengeluaran (rasio belanja daerah terhadap total belanja pemerintah) dan desentralisasi penerimaan (rasio penerimaan daerah terhadap total penerimaan pemerintah) berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah. Desentralisasi fiskal yang lebih besar telah berkontribusi pada pengurangan ketimpangan interpersonal dalam wilayah. Seiring dengan meningkatnya pendapatan, kapasitas desentralisasi fiskal berkontribusi pada pengurangan kesenjangan antar pribadi.

Zheng dan Kuroda (2013) meneliti pengaruh langsung dan tidak langsung infrastruktur terhadap ketimpangan wilayah di Cina pada tahun 2008. Dengan menggunakan metode 2SLS, penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa infrastruktur yang diukur dengan indikator panjang jalan berpengaruh negative secara tidak langsung terhadap ketimpangan wilayah.

Bajar dan Rajeev (2015) misalnya yang meneliti pengaruh infrastruktur terhadap ketimpangan wilayah di India pada tahun 1983 - 2010. Dengan menggunakan OLS regression dan fixed effect, penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa infrastruktur yang diukur dengan kepadatan jalan berpengaruh positif terhadap ketimpangan wilayah.

Sugiarto,dkk (2015) dalam penelitiannya menyatakan produktivitas tenaga kerja sektor ekonomi berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur kecuali produktivitas tenaga kerja disektor Listrik, Gas dan Air Bersih dan produktivitas tenaga kerja di sektor Pengangkutan dan Komunikasi.

Iqbal (2017) Hasil estimasi Data Panel menunjukkan bahwa secara statistik variabel yang signifikan dapat mempengaruhi ketimpangan pembangunan ekonomi wilayah di Provinsi Aceh adalah variabel listrik dan variabel pendidikan, sedangkan variabel yang tidak berpengaruh signifikan adalah jalan dan variabel kesehatan. Variabel yang berpengaruh negatif adalah jalan, listrik dan pendidikan, sedangkan variabel kesehatan berpengaruh positif terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi wilayah di Provinsi Aceh.