

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

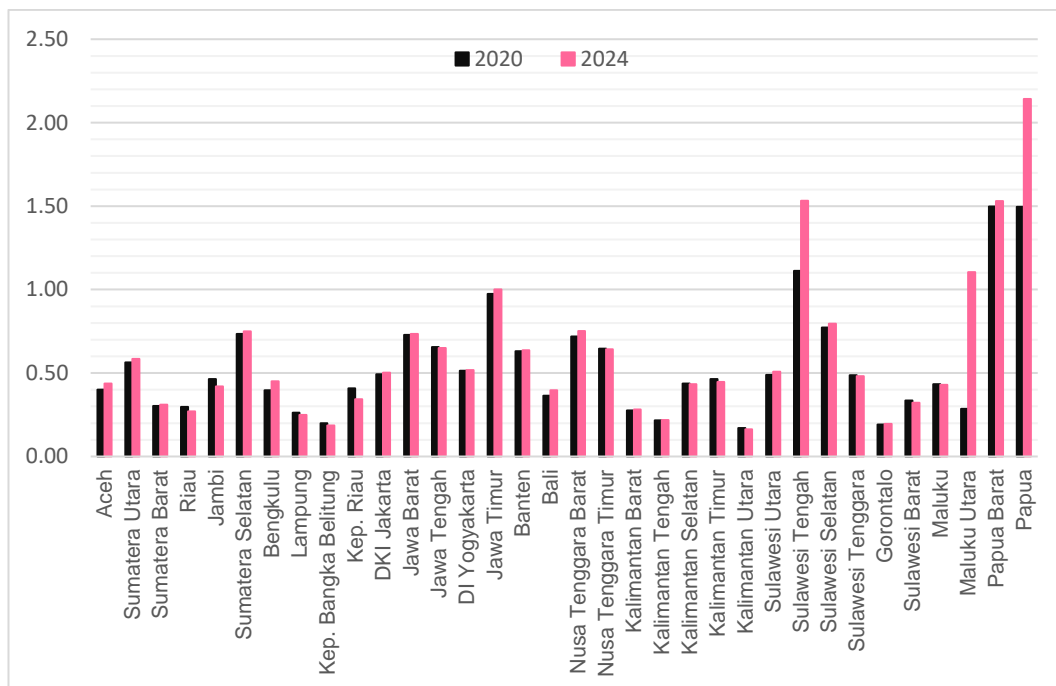
Ketimpangan pembangunan wilayah masih menjadi isu penting dalam perekonomian Indonesia, terutama dalam pengembangan pusat-pusat pertumbuhan baru dan pemerataan pendanaan (Buletin APBN, 2022). Meskipun pertumbuhan ekonomi provinsi-provinsi di Indonesia cukup signifikan setelah pandemi COVID-19, namun hasil pembangunan tiap provinsi menunjukkan perbedaan yang signifikan. Hal ini terlihat dari Indeks Williamson, yang mencerminkan tingkat ketimpangan di provinsi-provinsi di Indonesia. Beberapa provinsi, seperti Provinsi Papua, Provinsi Papua Barat, dan Provinsi Kalimantan Timur, menunjukkan tingkat ketimpangan yang relatif tinggi, sementara provinsi lainnya terdistribusi lebih merata.

Selama lima tahun terakhir, ketimpangan pembangunan wilayah provinsi-provinsi di Indonesia masih signifikan, terlihat dari Indeks Williamson yang bervariasi. Ketimpangan ini semakin diperparah oleh peningkatan indeks spesialisasi, investasi, infrastruktur jalan, dan kepadatan penduduk yang berbeda di setiap provinsi. Meskipun pertumbuhan ekonomi beberapa provinsi secara signifikan menunjukkan signifikansi yang tinggi, namun hal tersebut tidak selalu mencerminkan kesejahteraan penduduk. Kenaikan pertumbuhan ekonomi yang signifikan pada wilayah tertentu dapat memperkuat dominasi wilayah tersebut dibandingkan dengan wilayah lain yang memiliki kapasitas ekonomi lebih kecil dalam provinsi tersebut. Situasi ini menunjukkan bahwa pemerataan pembangunan provinsi-provinsi masih memerlukan perhatian yang lebih besar untuk meminimalkan ketimpangan.

Todaro (2020) mengemukakan bahwa kondisi pembangunan pada sejumlah negara memiliki beberapa permasalahan, salah satunya yaitu ketimpangan. Pada tahap awal pembangunan suatu wilayah, sering terjadi ketimpangan dalam perkembangan ekonomi antara wilayah yang maju dengan wilayah yang terbelakang. Wilayah yang maju cenderung mengalami pertumbuhan yang pesat dan mengalami kemajuan ekonomi yang signifikan, sementara wilayah yang terbelakang tertinggal dalam hal pembangunan.

Sjafrizal (2012) mengemukakan lima faktor yang mendasari ketimpangan wilayah, yaitu: sumber daya alam yang dimiliki, faktor demografis termasuk kondisi tenaga kerja, alokasi dana pembangunan termasuk investasi pemerintah ataupun swasta, konsentrasi kegiatan ekonomi wilayah, dan mobilitas barang dan jasa (Islami & SDM, 2018). Pendapat lain dikemukakan oleh Subandi (2008, dalam Chotimah, 2019) yang berfokus pada studi pembangunan ekonomi daerah berpendapat ketimpangan antar wilayah setidaknya disebabkan oleh empat faktor, yaitu: ketimpangan pembangunan sektor industri, tingkat mobilitas faktor produksi yang rendah, perbedaan demografis, kurang lancarnya perdagangan antar daerah.

Beberapa faktor di atas dapat saling berinteraksi dan mempengaruhi ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia. Ketimpangan dalam kepemilikan dan akses terhadap sumber daya alam tentu berkontribusi sebagai penyebab ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia. Berikut nilai Indeks Williamson tingkat provinsi di Indonesia pada tahun 2020 dan 2024.



Sumber: BPS dan Kemendagri Provinsi-Provinsi di Indonesia, diolah

Gambar 1.1 Indeks Williamson Menurut Provinsi Tahun 2020 dan 2024

Berdasarkan gambar 1.1, Provinsi Papua berada dalam posisi teratas pada tahun 2024. Terjadi peningkatan ketimpangan wilayah di Provinsi Papua dengan nilai Indeks Williamson sebesar 2,142 pada tahun 2024. Gambar di atas juga memperlihatkan terjadinya peningkatan nilai Indeks Williamson di 21 provinsi. Angka yang menunjukkan bahwa mayoritas provinsi-provinsi di Indonesia mengalami peningkatan ketimpangan wilayah. Sama halnya dengan nilai indeks spesialisasi, Provinsi Papua dan Provinsi Sulawesi Tengah menjadi provinsi dengan peningkatan nilai indeks yang tinggi diikuti Provinsi Maluku Utara.

Sjafrizal (1997) menggunakan kriteria hasil yakni apabila indeks >1 , maka ketimpangan sangat tinggi. Jika indeks $0,7 - 1$, maka ketimpangan tinggi. Sedangkan indeks nilainya $0,4 - 0,69$, maka ketimpangan dalam kategori sedang. Ketimpangan termasuk kategori rendah jika nilai indeksnya $< 0,39$.

Berdasarkan kriteria menurut Sjafrizal (1997) dalam rata-rata lima tahun terakhir, terdapat tiga provinsi dengan kategori sangat tinggi, enam provinsi

dengan kategori ketimpangan tinggi, empat belas provinsi dengan kategori ketimpangan sedang, dan sebelas provinsi dengan kategori ketimpangan rendah.

Adapun rincian provinsi dengan kategori ketimpangan sangat tinggi, diantaranya Provinsi Papua, Provinsi Papua Barat, dan Provinsi Sulawesi Tengah. Di sisi lain, Provinsi Jawa Timur, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Sumatera Selatan, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Maluku Utara, dan Provinsi Nusa Tenggara Barat termasuk dalam kategori ketimpangan tinggi. Disusul Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat, Provinsi Banten, Provinsi Sumatera Utara, Provinsi DI Yogyakarta, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Sulawesi Tenggara, Provinsi Kalimantan Timur, Provinsi Jambi, Provinsi Kalimantan Selatan, Provinsi Bengkulu, Provinsi Aceh, dan Provinsi Maluku dengan kategori ketimpangan sedang. Sedangkan provinsi dengan ketimpangan rendah, yakni Provinsi Kepulauan Riau, Provinsi Bali, Provinsi Sulawesi Barat, Provinsi Sumatera Barat, Provinsi Riau, Provinsi Kalimantan Barat, Provinsi Lampung, Provinsi Kalimantan Tengah, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Provinsi Gorontalo, dan Provinsi Kalimantan Utara.

Ezcurra *et al.* (2004) menekankan pentingnya ukuran wilayah, tingkat pengembangan, dan lokasi geografis dalam menjelaskan pola spesialisasi. Selain itu, dikemukakan pula bahwa tingkat spesialisasi saling terkait dengan ketimpangan wilayah dan dipengaruhi oleh faktor struktural ekonomi yang berkaitan dengan pola spesialisasi.

Pendapat lain oleh Kuncoro (2006) dalam Nurhayati *et al.* (2024) mengemukakan bahwa ketimpangan pembangunan wilayah ditandai dengan perbedaan output dan kesejahteraan. Perbedaan ini yang membuat tingkat pembangunan di berbagai wilayah dapat berbeda-beda, sehingga menimbulkan

suatu gap atau jurang kesejahteraan di dalam wilayah tersebut. Dalam hal ini, indeks spesialisasi, investasi, infrastruktur jalan, dan kepadatan penduduk.

Investasi (PMA dan PMDN) berperan krusial dalam meningkatkan kapasitas produksi dan memperluas kesempatan kerja, tetapi jika realisasinya hanya terkonsentrasi di provinsi tertentu terutama provinsi dengan skala ekonomi yang besar dan maju, ketimpangan justru dapat melebar. Melihat pada data investasi tahun 2020 dan 2024, menunjukkan adanya lonjakan yang tinggi di beberapa provinsi. Provinsi yang tidak mengalami lonjakan investasi yang tinggi membuat ketimpangan semakin terasa di antara provinsi-provinsi di Indonesia. Hal ini menunjukkan perbedaan kapasitas ekonomi, infrastruktur, dan daya tarik investasi di masing-masing provinsi mengindikasikan bahwa tidak semua provinsi dapat kesempatan untuk berkembang. Ketimpangan distribusi investasi ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan pembangunan tingkat provinsi di Indonesia.

Masing-masing wilayah dalam suatu provinsi memiliki keunggulan komparatif yang bisa dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut. Misalnya, beberapa wilayah mungkin kaya akan sumber daya alam seperti minyak, gas, mineral, ataupun hasil hutan tentunya lebih berpotensi menghasilkan output ekonomi yang lebih tinggi jika struktur penduduknya mendukung. Provinsi dengan sumber daya alam melimpah, infrastruktur yang mendukung kelancaran mobilitas barang dan jasa, serta tenaga kerja memumpuni tentu akan menarik investor untuk berinvestasi di wilayah tersebut. Sedangkan wilayah yang memiliki akses terbatas atau kurangnya sumber daya alam ini mungkin akan mengalami keterbatasan dalam pengembangan sektor ekonomi yang berbasis sumber daya alam.

Kemudahan akses terhadap sumber daya alam tentu memainkan peran penting dalam membentuk ketimpangan wilayah di tingkat provinsi di Indonesia. Pembangunan infrastruktur jalan berfungsi sebagai penghubung utama antar antar wilayah, sehingga keberadaannya sangat penting untuk kelancaran mobilitas barang, jasa, dan penduduk. Perbedaan ketersediaan dan pemerataan jaringan jalan antar wilayah mencerminkan aksesibilitas yang tidak merata. Hal tersebut dapat berdampak pada perbedaan tingkat aktivitas ekonomi dan pembangunan wilayah.

Wilayah dengan jaringan jalan yang lebih panjang dan terhubung dengan baik cenderung memiliki biaya distribusi yang lebih rendah, akses pasar yang lebih luas, dan daya tarik ekonomi yang lebih besar. Kondisi ini mendorong konsentrasi aktivitas ekonomi dan investasi di daerah-daerah tertentu dalam provinsi, sementara wilayah lain dengan infrastruktur jalan yang terbatas berpotensi tertinggal. Akibatnya, pembangunan tidak terjadi secara merata di seluruh provinsi, sehingga ketimpangan wilayah di tingkat provinsi tetap terjadi.

Pembangunan infrastruktur jalan yang tidak merata juga dapat memperkuat perbedaan kemampuan wilayah dalam suatu provinsi untuk memanfaatkan potensi ekonominya. Wilayah yang didukung oleh jaringan jalan yang memadai akan lebih mudah berkembang dan menarik aktivitas ekonomi lebih lanjut, sementara wilayah dengan infrastruktur terbatas akan menghadapi hambatan dalam mengakses pusat-pusat pertumbuhan terutama dengan provinsi yang memiliki luas yang besar. Situasi ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan provinsi tidak hanya mencerminkan tingkat pembangunan infrastruktur, tetapi juga dapat berpotensi memengaruhi pola ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.

Sementara itu, kepadatan penduduk yang terjadi pada wilayah dengan kapasitas ekonomi yang memadai dan infrastruktur jalan yang baik, maka kenaikan kepadatan penduduk tersebut dapat menjadi tenaga kerja produktif yang memperkuat aktivitas ekonomi dan mendorong penyebaran pembangunan wilayah. Sebaliknya, kepadatan penduduk yang tidak disertai dengan tenaga kerja yang produktif, maka akan memperparah ketimpangan. Sjafrizal (2008, sebagaimana dikutip dalam Imelia, 2011) mengatakan bahwa penekanan terhadap kebijakan-kebijakan pembangunan yang menjadi masalah utama dalam pembangunan wilayah perlu didasarkan pada kekhasan wilayah yang bersangkutan dengan memanfaatkan sumber daya manusia, kelembagaan, dan sumber daya fisik secara lokal. Kepadatan penduduk yang tinggi tentu pada suatu wilayah akan meningkatkan skala pasar dan pasokan tenaga kerja yang menarik bagi investor. Namun, pemusatan jumlah penduduk pada suatu wilayah juga berpotensi meningkatkan ketimpangan jika tidak diimbangi dengan penyediaan infrastruktur, kesempatan kerja, dan layanan publik yang memadai.

Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian untuk menganalisis pengaruh tingkat spesialisasi ekonomi, investasi, infrastruktur jalan, dan kepadatan penduduk terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah spesialisasi ekonomi berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia?
2. Apakah investasi berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia?
3. Apakah infrastruktur jalan berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia?

4. Apakah kepadatan penduduk berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh spesialisasi ekonomi terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.
2. Untuk mengetahui pengaruh investasi terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.
3. Untuk mengetahui pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.
4. Untuk mengetahui pengaruh kepadatan penduduk terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penjelasan sebelumnya, penelitian ini diharapkan memiliki manfaat sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi sebagai sumber informasi bagi pemerintah daerah setempat dalam merumuskan kebijakan pembangunan ekonomi yang lebih efektif dan efisien.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi bagi peneliti masa depan yang tertarik untuk mengeksplorasi topik-topik terkait dan relevan dengan hasil penelitian ini.

BA B II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Keunggulan Komparatif

Dalam *On the Principles of Political Economy and Taxation* (1817), David Ricardo mengemukakan bahwa meskipun suatu negara tidak memiliki keunggulan absolut dalam semua produk, negara tersebut masih bisa meraih keuntungan dari perdagangan dengan memfokuskan produksi pada barang dengan biaya peluang yang lebih rendah. Dengan kata lain, setiap wilayah akan memperoleh keuntungan dengan melakukan spesialisasi produksi pada barang yang memiliki keunggulan komparatif. Dengan berfokus pada produksi barang yang memiliki keunggulan komparatif, suatu wilayah dapat memanfaatkan potensi penuh dari sumber daya yang ada secara efisien. Spesialisasi ini akan mendorong perdagangan antar wilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat masing-masing wilayah.

Beberapa ekonom berargumen bahwa spesialisasi bisa menciptakan keterkaitan ekonomi antar wilayah yang akan mendorong pertukaran sesuai dengan kebutuhan masing-masing wilayah. Dengan demikian, hal tersebut akan memungkinkan perekonomian masing-masing wilayah akan bergerak bersama menuju pertumbuhan. Hal ini didukung oleh teori keunggulan komparatif yang dikemukakan oleh David Ricardo (1821) bahwa peningkatan taraf hidup masyarakat dapat terjadi melalui spesialisasi dalam produksi barang dan jasa yang memiliki efisiensi yang tinggi.

2.1.2 Teori Kausalitas Kumulatif

Teori Kausalitas Kumulatif oleh Gunnar Myrdal mengemukakan penyebab terjadinya ketimpangan antara wilayah miskin dan wilayah maju. Menurut Myrdal (dalam Jhinghan, 1957), apabila dilakukan pembangunan ekonomi pada suatu wilayah maka akan muncul dua faktor, yakni faktor pertama memperburuk keadaan ekonomi bagi wilayah miskin (*backwash effect*) dan faktor kedua mendorong wilayah miskin menjadi lebih maju (*spread effect*).

Dalam konteks spesialisasi ekonomi, wilayah dengan tingkat spesialisasi yang tinggi cenderung mengalami peningkatan efisiensi produksi dan pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat. Konsentrasi aktivitas ekonomi di sektor tertentu dapat memperkuat daya saing wilayah dan menarik tenaga kerja, modal, dan investasi. Namun, proses ini juga berpotensi menciptakan *backwash effect* jika aktivitas ekonomi dan sumber daya semakin terkonsentrasi di wilayah tertentu, sehingga membatasi pembangunan wilayah lain. Sebaliknya, jika spesialisasi ekonomi mendorong pembentukan hubungan antarwilayah melalui perdagangan, distribusi, dan penyediaan input produksi, efek penyebaran akan muncul, mendukung pembangunan yang adil.

Begitupun investasi sejalan dengan teori kausalitas kumulatif Myrdal (1957), di mana investasi yang tidak merata memperkuat akumulasi sumber daya di kawasan maju (*polarization*) sekaligus menciptakan *backwash effect* yang menghambat pembangunan wilayah terbelakang. Studi empiris menunjukkan bahwa distribusi investasi yang tidak merata dapat memperkuat konsentrasi aktivitas ekonomi dan meningkatkan perbedaan tingkat pembangunan antar wilayah (Díez-Minguela dkk., 2020). Namun, jika investasi dapat mendorong hubungan ekonomi dan meningkatkan aktivitas produksi di wilayah lain, investasi

tersebut juga berpotensi menciptakan *spread effect* yang mendukung pembangunan yang adil.

Selain itu, infrastruktur jalan, sebagai bagian dari infrastruktur ekonomi, berperan dalam menentukan tingkat konektivitas dan aksesibilitas suatu wilayah. Dari perspektif Teori Kausalitas Kumulatif, wilayah dengan infrastruktur yang lebih baik lebih mampu menarik investasi, tenaga kerja, dan aktivitas ekonomi. Infrastruktur jalan yang memadai dapat memperkuat konsentrasi pertumbuhan ekonomi di wilayah tertentu jika manfaatnya lebih dinikmati oleh pusat-pusat pertumbuhan, sehingga menciptakan *backwash effect*. Sebaliknya, jika infrastruktur jalan dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah secara merata, hal itu akan memfasilitasi mobilitas barang dan jasa, memperluas akses pasar, dan merangsang pertumbuhan di wilayah yang relatif kurang berkembang melalui mekanisme *spread effect*. Dengan demikian, ketersediaan infrastruktur jalan merupakan faktor penting yang memengaruhi distribusi pembangunan di dalam suatu wilayah.

Lebih lanjut, kepadatan penduduk juga terkait erat dengan mekanisme kausalitas kumulatif melalui dinamika mobilitas tenaga kerja dan konsentrasi aktivitas ekonomi. Wilayah dengan kepadatan penduduk tinggi umumnya memiliki tingkat aktivitas ekonomi yang lebih tinggi, ketersediaan tenaga kerja yang lebih besar, dan peluang pasar yang lebih luas. Kondisi ini dapat memperkuat aglomerasi ekonomi dan menarik lebih banyak investasi, sehingga mempercepat pertumbuhan regional. Namun, konsentrasi penduduk yang tinggi juga dapat memperkuat *backwash effect* jika tenaga kerja dan sumber daya manusia terkonsentrasi di wilayah tertentu, sehingga membatasi kemampuan wilayah lain untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Di sisi lain, kepadatan penduduk juga dapat menciptakan *spread effect* jika mobilitas penduduk dan aktivitas ekonomi

mendorong penyebaran pembangunan ke wilayah lain melalui keterkaitan ekonomi dan perluasan pasar (Artelaris, 2021; Dunning *et al.*, 2023).

Secara keseluruhan, Teori Kausalitas Kumulatif Myrdal menjelaskan bahwa ketidaksetaraan regional merupakan hasil dari proses pertumbuhan ekonomi kumulatif yang terdistribusi tidak merata. Spesialisasi ekonomi, investasi, infrastruktur jalan, dan kepadatan penduduk adalah faktor-faktor yang dapat memperkuat atau mengurangi ketimpangan wilayah, tergantung pada apakah mekanisme dominannya adalah *backwash effect* atau *spread effect*. Oleh karena itu, teori ini berfungsi sebagai landasan konseptual yang relevan untuk menjelaskan bagaimana faktor-faktor ini memengaruhi dinamika ketidaksetaraan regional di dalam provinsi-provinsi di Indonesia.

2.2 Hubungan Antar Variabel

2.2.1 Hubungan Spesialisasi Ekonomi Dengan Ketimpangan Wilayah

Spesialisasi ekonomi merupakan strategi yang efektif dalam memacu pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Spesialisasi ekonomi mengacu pada pemusatan kegiatan ekonomi pada sektor-sektor tertentu yang menjadi keunggulan suatu wilayah (Kurniasih *et al.*, 2021). Pendapat lain dari Krugman (1991) dan Ezcurra *et al.* (2004) bahwa komposisi struktur ekonomi serta konsentrasi kegiatan ekonomi pada wilayah tertentu akan mempengaruhi pertumbuhan agregat. Dengan kata lain, spesialisasi dapat berpotensi mengurangi atau meningkatkan ketimpangan wilayah.

Ezcurra *et al.* (2004) menyatakan bahwa spesialisasi ekonomi dan ketimpangan wilayah saling terkait. Semakin terspesialisasi kegiatan sektoral pada suatu wilayah, maka semakin besar pula kemungkinan terjadinya ketimpangan di wilayah tersebut. Ketika terjadi spesialisasi di satu wilayah yang menghasilkan

pertumbuhan yang pesat, wilayah lain dalam provinsi yang sama namun tidak memiliki keunggulan komparatif yang sama mungkin tetap tertinggal.

Menurut Gbohoui *et al.* (2019), dalam menghadapi ketimpangan wilayah, penting melakukan identifikasi sektor-sektor yang memiliki potensi untuk dikembangkan. Spesialisasi dalam sektor-sektor tertentu dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas jika dikelola dengan baik. Pandangan ini didukung oleh teori kausalitas kumulatif oleh Myrdal mengenai *backwash effect*. Ketika suatu wilayah mengalami perkembangan yang pesat karena spesialisasi dalam sektor tertentu, ia dapat menarik sumber daya atau perhatian dari sektor-sektor lain sehingga memperburuk ketimpangan (*backwash effect*) di wilayah tersebut. Namun sebaliknya, spesialisasi pada sektor yang tepat dengan memanfaatkan sumber daya secara optimal dan efisien tentu akan berkontribusi pada penurunan ketimpangan wilayah (*spread effect*).

Untuk menganalisis tingkat spesialisasi ekonomi, berbagai alat analisis telah dikembangkan, salah satunya adalah indeks spesialisasi oleh Krugman. Indeks ini menjadi alat analisis yang digunakan untuk mengukur tingkat spesialisasi ekonomi tertentu antar satu wilayah dengan wilayah yang lain. Maghfiroh (2021, sebagaimana dalam Supriyanto & Rawung, 2022) mengatakan bahwa indeks spesialisasi ialah alat analisis yang melengkapi atau menyempurnakan analisis *location quotient*.

2.2.2 Hubungan Investasi Dengan Ketimpangan Wilayah

Investasi (Penanaman Modal Asing (PMA) dan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN)) merupakan pendorong utama pertumbuhan ekonomi dan pendorong perubahan struktural di suatu wilayah. Pada tingkat makro, aliran modal berfungsi sebagai sumber utama pendanaan untuk pembangunan infrastruktur, peningkatan kapasitas produksi, dan transfer teknologi, yang vital

bagi transisi dari ekonomi agraris ke ekonomi industri dan jasa. Namun, di era globalisasi dan integrasi ekonomi yang semakin cepat, keputusan investasi sangat dipengaruhi oleh dinamika pasar global, sehingga ketimpangan regional semakin menantang. Aliran modal ini cenderung mencari lokasi dengan imbal hasil terbesar, yaitu kawasan dengan keunggulan komparatif dan akses pasar yang lebih baik, sehingga memperkuat siklus pertumbuhan di pusat-pusat ekonomi (Artelaris, 2021).

Investasi menjadi salah satu penentu signifikan ketimpangan wilayah. Idealnya, distribusi investasi yang merata di seluruh wilayah akan meningkatkan kapasitas produksi dan menciptakan lapangan kerja, sehingga mempersempit kesenjangan pembangunan antarwilayah. Namun, dalam praktiknya, investasi cenderung mengikuti pola aglomerasi, terkonsentrasi di wilayah dengan infrastruktur yang maju.

Fenomena konsentrasi modal ini sejalan dengan teori kausalitas kumulatif yang dikemukakan oleh Myrdal (1957). Menurut teori ini, investasi yang tidak merata akan memperkuat akumulasi sumber daya di wilayah maju sekaligus menghambat pembangunan wilayah lain (*backwash effect*). Secara empiris, konsentrasi investasi, khususnya PMA, telah terbukti menjadi mekanisme transmisi yang signifikan dalam membentuk ketimpangan.

Hasil penelitian pada kawasan Asia menunjukkan bahwa dampak negatif konsentrasi investasi terhadap ketimpangan lebih besar dalam jangka panjang daripada jangka pendek. Temuan ini menggarisbawahi perlunya kebijakan publik yang kuat untuk memastikan bahwa investasi perlu diarahkan dan didistribusikan secara inklusif yang perlu diiringi dengan penguatan modal manusia. Tanpa intervensi kebijakan dan modal manusia yang bertujuan untuk mendistribusikan kembali modal dan menciptakan keuntungan di wilayah-wilayah tertinggal,

investasi justru akan mempercepat penguatan ketimpangan sosial dan ekonomi regional (Yuldashev *et al.*, 2023).

2.2.3 Hubungan Infrastruktur Jalan Dengan Ketimpangan Wilayah

Infrastruktur merupakan faktor fundamental dalam proses pembangunan regional. Infrastruktur jalan memainkan peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi karena berfungsi sebagai sarana utama mobilitas barang, jasa, modal, dan tenaga kerja antar wilayah. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur jalan yang memadai dapat meningkatkan efisiensi distribusi, mengurangi biaya transportasi, dan memperluas akses pasar di dalam suatu wilayah.

Dalam konteks pembangunan regional, infrastruktur jalan bukanlah hal yang netral. Wilayah dengan infrastruktur jalan yang lebih baik cenderung lebih mudah menarik investasi dan mengembangkan aktivitas ekonomi, sementara wilayah dengan infrastruktur terbatas menghadapi hambatan dalam mengakses pusat pertumbuhan. Kondisi ini menyebabkan perbedaan tingkat pembangunan ekonomi antar wilayah.

Infrastruktur jalan mencerminkan tingkat konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah. Semakin panjang jaringan jalan suatu provinsi, semakin besar kemampuannya untuk mendukung aktivitas ekonomi, memfasilitasi distribusi barang dan jasa, dan menarik investasi. Namun, jika pembangunan jalan provinsi tidak merata di seluruh wilayah, infrastruktur ini justru dapat memperburuk ketimpangan wilayah. Wilayah dengan jaringan jalan yang lebih panjang dan lebih baik akan berkembang lebih cepat karena akses mereka yang lebih unggul ke pasar, tenaga kerja, dan sumber daya. Sementara itu, wilayah dengan infrastruktur terbatas akan tertinggal karena biaya ekonomi yang lebih tinggi.

Dalam kerangka Teori Kausalitas Kumulatif Myrdal (1957), kondisi ini mencerminkan dominasi *backwash effect*, di mana infrastruktur mempercepat

aliran modal dan tenaga kerja ke wilayah yang maju. Proses ini memperkuat konsentrasi aktivitas ekonomi di wilayah tertentu dan memperluas ketimpangan wilayah. Namun sebaliknya, infrastruktur jalan yang berkualitas dan merata di setiap provinsi tentu akan mengurangi ketimpangan wilayah dipicu oleh kelancaran akses dan aktivitas ekonomi (*spread effect*). Oleh karena itu, infrastruktur jalan yang berupa rasio panjang jalan terhadap luas wilayah diduga memiliki hubungan negatif dengan ketimpangan wilayah, terutama jika pembangunan infrastruktur disertai dengan kebijakan yang adil yang berorientasi pada wilayah yang kurang beruntung.

2.2.4 Hubungan Kepadatan Penduduk Dengan Ketimpangan Wilayah

Kepadatan penduduk seringkali mencerminkan mobilitas tenaga kerja antarwilayah dengan atau menjadikannya variabel kunci dalam menganalisis dinamika ketimpangan. Jumlah penduduk yang meningkat secara signifikan di suatu wilayah, terutama didorong oleh migrasi, menunjukkan bahwa wilayah tersebut memiliki daya tarik ekonomi yang kuat, didukung oleh investasi yang telah memicu perubahan struktural (Díez-Minguela *et al.*, 2020). Mobilitas ini merupakan respons rasional tenaga kerja terhadap peluang, dengan individu berpindah untuk mencari upah yang lebih tinggi dan akses ke pekerjaan di sektor-sektor yang sedang berkembang.

Kepadatan penduduk memainkan peran penting dalam dinamika ketimpangan wilayah. Menurut Islami & SBM (2018), kepadatan penduduk dapat memberikan dampak positif dan dampak negatif. Kepadatan penduduk berkaitan erat dengan aktivitas ekonomi yakni produksi dan konsumsi. Kenaikan jumlah penduduk yang pesat secara signifikan terutama pada usia angkatan kerja, maka semakin tinggi kemungkinan hasil produksi barang dan jasa. Kemudian, penduduk akan menggunakan pendapatan untuk melakukan konsumsi. Robert Solow dalam

Islami & SBM (2018) menyatakan bahwa penambahan penduduk perlu dimanfaatkan sebagai sumber daya yang positif, dalam penelitian ini yakni mengurangi ketimpangan wilayah.

Selain itu, migrasi penduduk dari wilayah terbelakang ke wilayah maju memperkuat akumulasi sumber daya di pusat-pusat pertumbuhan, berdasarkan teori kausalitas Myrdal, hal ini dapat memperbesar ketimpangan jangka pendek (*backwash effect*). Dalam jangka panjang, ketika suatu wilayah mampu menyerap dan memanfaatkan tambahan penduduk dalam proses produksinya disertai kebijakan redistribusi yang tepat, mobilitas penduduk juga dapat berkontribusi pada pemerataan pembangunan (*spread effect*). Oleh karena itu, pemahaman yang baik tentang dinamika penduduk sangat penting dalam merancang kebijakan untuk mengurangi ketimpangan wilayah.

2.3 Studi Empiris

Aprianoor *et al.* (2015) melakukan penelitian untuk mengkaji ketimpangan wilayah di Provinsi Jawa Barat. Penelitian ini menggunakan analisis Indeks Williamson dan *interregional comparison: standardized variable*. Hasilnya menunjukkan bahwa ketimpangan wilayah di Provinsi Jawa Barat berada pada level tinggi dengan nilai Indeks Williamson mencapai 0,6 pada tahun 2013. Peneliti juga mengidentifikasi 7 tipologi wilayah berdasarkan kondisi ketimpangan. Faktor-faktor yang mempengaruhi ketimpangan antara lain perbedaan kualitas sumber daya manusia, angka pengangguran, fasilitas publik, infrastruktur, investasi, dan Pendapatan Asli Daerah. Untuk mengurangi ketimpangan, peneliti menekankan perlunya strategi yang disesuaikan dengan karakteristik dan masalah masing-masing daerah.

Candra Ragil (2018) melakukan penelitian dengan judul “Analisis Ketimpangan Wilayah Antar Kabupaten/Kota di Provinsi DIY (Daerah Istimewa

Yogyakarta)” menggunakan metode yang sama, yakni analisis Indeks Williamson dalam mengukur ketimpangan ekonomi antar wilayah di Provinsi DI Yogyakarta. Hasilnya menunjukkan bahwa perekonomian Provinsi DI Yogyakarta cenderung meningkat setiap tahun disertai dengan ketimpangan. Meskipun ada kecenderungan semakin menurun dari tahun ke tahun, akan tetapi angka penurunan sangat kecil. Temuan ini menekankan bahwa pertumbuhan ekonomi tidak selalu disertai pemerataan. Hal ini tentunya menjadi tantangan bagi perumusan kebijakan pembangunan.

Sugiasuti *et al.* (2022) dalam studi mereka dengan judul penelitian “Dampak Buruk Pembangunan Tanpa Pemerataan: Kesenjangan Ekonomi antar Wilayah di Indonesia”. Penelitian ini menggunakan metode studi literatur, dengan menggunakan berbagai sumber pustaka untuk mengetahui data dan informasi terkait dampak buruk kesenjangan ekonomi antar wilayah di Indonesia akibat pembangunan yang tidak merata. Penelitian ini mengidentifikasi dampak buruk kesenjangan ekonomi antar wilayah dan memberikan rekomendasi kebijakan yang komprehensif untuk mengatasi masalah tersebut, baik dari sisi ekonomi maupun non-ekonomi, yang mempertegas bahwa ketidakmerataan dalam suatu pembangunan memiliki dampak serius bagi kesejahteraan masyarakat.

Fahma *et al.* melakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi ketimpangan wilayah di Indonesia dengan menggunakan data panel provinsi. Ketimpangan wilayah diukur menggunakan Indeks Williamson, sementara investasi digunakan sebagai salah satu variabel independen utama. Metode analisis yang digunakan adalah regresi data panel, dengan model terbaik ditentukan melalui uji pemilihan model. Hasil penelitian menunjukkan bahwa investasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan wilayah, yang mengindikasikan bahwa peningkatan investasi cenderung terkonsentrasi pada

wilayah tertentu sehingga memperlebar kesenjangan pembangunan antarwilayah. Temuan ini menunjukkan bahwa investasi belum sepenuhnya berperan sebagai instrumen pemerataan pembangunan.

Imelia (2011) melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Ekonomi Antar Wilayah di Provinsi Jambi”. Penulis menggunakan metode analisis location quotient, analisis tipologi klassen, dan indeks spesialisasi Krugman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat empat sektor basis di Provinsi Jambi dan hanya satu kabupaten yang tergolong sebagai wilayah maju. Adapun hasil indeks spesialisasi antar kabupaten/kota masih relatif kecil. Dalam penelitian ini, penulis menyarankan pada pemerintah daerah untuk perlu mengembangkan sektor industri dan memperkuat sektor basis di wilayah yang masih bergantung pada sektor pertanian serta kerja sama antar daerah yang perlu ditingkatkan untuk membangun konektivitas dan memanfaatkan potensi ekonomi secara maksimal.

Supriyanto *et al.* (2022) dengan judul “Indeks Spesialisasi Kota Makassar” menggunakan metode analisis indeks spesialisasi Krugman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa sektor ekonomi yang memiliki indeks spesialisasi yang tinggi, yaitu sektor industri, sektor konstruksi, sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor, sektor informasi dan komunikasi, dan sektor jasa pendidikan. Dalam meningkatkan sektor-sektor ekonomi di Kota Makassar, penulis memberikan rekomendasi implementasi kebijakan yang dapat dilakukan pemerintah salah satunya adalah memberikan pelatihan dan pendidikan yang relevan dengan kebutuhan industri pengolahan.

Siska Amelia *et al.* (2022) dalam studi mereka berjudul “Indeks Spesialisasi Pengembangan Wilayah Provinsi Sumatera Selatan” menyoroti ketidakseimbangan dalam pertumbuhan sektor-sektor ekonomi. Penelitian ini menggunakan metode analisis Indeks Spesialisasi dan Indeks Keseimbangan

Pertumbuhan Antar Sektor. Hasilnya menunjukkan bahwa beberapa wilayah mengalami ketidakmerataan pertumbuhan sektor-sektor perekonomian. Penulis menerangkan bahwa pertumbuhan ekonomi yang tidak merata akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat dan pengembangan wilayah.

Damara *et al.* (2024) menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi ketimpangan pembangunan di 34 provinsi di Indonesia selama periode 2019–2023 menggunakan pendekatan regresi data panel. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi, investasi, dan populasi secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ketidakmerataan pembangunan ekonomi antarprovinsi. Namun, secara parsial hanya variabel populasi yang terbukti memiliki pengaruh signifikan, sedangkan pertumbuhan ekonomi dan investasi tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan secara statistik. Temuan ini menunjukkan bahwa dinamika demografi memainkan peran penting dalam membentuk pola ketimpangan wilayah, sementara besarnya output ekonomi dan aliran investasi mungkin tidak selalu mendorong pembangunan yang merata jika terkonsentrasi di wilayah tertentu.

De'vega Claudia Evangeliesta (2024) menganalisis pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung, menunjukkan bahwa pengaruh infrastruktur jalan tidak seragam, melainkan bergantung pada kewenangan jalan. Hasil penelitian menemukan bahwa jalan yang kewenangan nasional berperan dalam mengurangi ketimpangan wilayah, sedangkan jalan yang kewenangan di tingkat provinsi dan kabupaten/kota justru memiliki hubungan positif dengan ketimpangan wilayah, meskipun tidak selalu signifikan secara statistik. Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan panjang jalan di tingkat provinsi tidak selalu mendorong pembangunan yang merata antar wilayah, karena manfaat infrastruktur cenderung lebih terkonsentrasi di daerah yang sudah maju.

Lebih lanjut, penelitian ini menekankan bahwa kualitas dan stabilitas jalan merupakan faktor penting yang menentukan efektivitas infrastruktur dalam mengurangi ketimpangan, sehingga peningkatan panjang jalan tanpa peningkatan kualitas yang sepadan berpotensi memperkuat konsentrasi aktivitas ekonomi di wilayah tertentu.

Ezcurra *et al.* (2004) melakukan penelitian mengenai hubungan antara spesialisasi ekonomi dan ketimpangan wilayah di negara-negara Uni Eropa. Penelitian ini menggunakan data panel regional dengan ketimpangan wilayah diukur melalui perbedaan pendapatan regional, sedangkan spesialisasi ekonomi dianalisis berdasarkan struktur sektoral wilayah. Metode analisis yang digunakan adalah regresi data panel. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat spesialisasi ekonomi berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan wilayah, di mana wilayah yang semakin terspesialisasi cenderung mengalami peningkatan ketimpangan antarwilayah akibat perbedaan struktur ekonomi dan konsentrasi aktivitas produksi.

Alfonso Díez-Minguela *et al.* (2020) mempelajari hubungan jangka panjang antara pembangunan ekonomi dan ketimpangan regional di Prancis, Italia, Portugal, dan Spanyol selama periode 1860–2010 dengan menggunakan data PDB per kapita regional dan pendekatan parametrik serta semiparametrik; hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketimpangan regional mengikuti pola U terbalik (naik pada tahap awal pembangunan, kemudian menurun, dan akhir-akhir ini kembali meningkat), di mana perubahan struktural khususnya transisi dari ekonomi agraris ke industri dan sektor jasa serta kemunculan dan difusi inovasi teknologi menjadi mekanisme utama yang menjelaskan dinamika ketimpangan tersebut selama tahapan modernisasi ekonomi.

2.4 Kerangka Penelitian

Ketimpangan wilayah di tingkat provinsi di Indonesia merupakan fenomena struktural yang timbul dari perbedaan kapasitas ekonomi, struktur produksi, dan dinamika demografis tingkat provinsi. Ketimpangan ini tidak hanya mencerminkan perbedaan tingkat pendapatan tetapi juga menunjukkan ketidakseimbangan kumulatif dalam pembangunan wilayah. Dalam kerangka teori kausalitas kumulatif Myrdal (1957), ketimpangan wilayah terbentuk melalui *backwash effect* dan *spread effect*, yang bekerja secara bersamaan tetapi dengan kekuatan yang berbeda di setiap wilayah.

Tingkat spesialisasi ekonomi merupakan faktor penting dalam membentuk ketimpangan wilayah. Spesialisasi menunjukkan kecenderungan suatu provinsi untuk memusatkan aktivitas ekonominya pada sektor-sektor tertentu yang dianggap unggul. Dari perspektif Teori Kausalitas Kumulatif Myrdal, spesialisasi ini dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas wilayah, tetapi pada saat yang sama mendorong konsentrasi aktivitas ekonomi, modal, dan tenaga kerja di provinsi tersebut. Proses ini mencerminkan *mekanisme spread effect*, di mana pertumbuhan ekonomi dapat menyebar dan merangsang perkembangan wilayah lain di dalam provinsi. Oleh karena itu, peningkatan tingkat spesialisasi ekonomi dianggap berdampak negatif terhadap ketimpangan wilayah di tingkat provinsi.

Investasi, baik dalam bentuk PMDN maupun PMA, merupakan penggerak utama pertumbuhan ekonomi wilayah. Namun, investasi cenderung mengalir ke provinsi-provinsi dengan infrastruktur yang memadai, stabilitas ekonomi, dan akses pasar yang luas. Investasi meningkatkan kapasitas produksi, menciptakan lapangan kerja, dan memperluas aktivitas ekonomi. Dalam kerangka Teori Kausalitas Kumulatif, investasi tidak hanya berdampak langsung pada wilayah penerima tetapi juga dapat merangsang aktivitas ekonomi di wilayah lain melalui

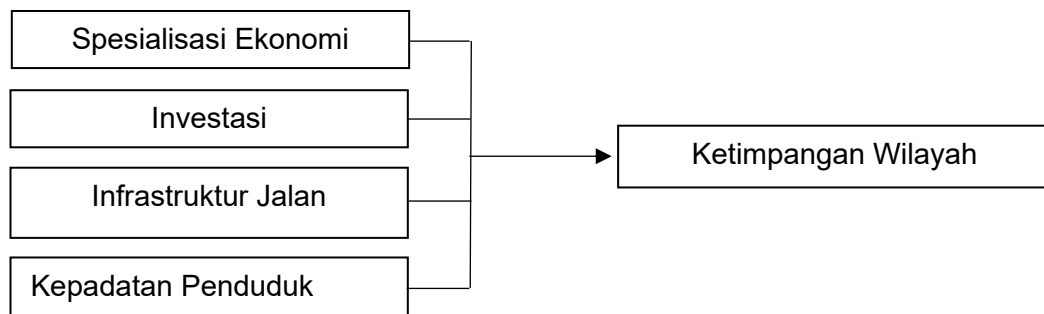
keterkaitan antar sektor ekonomi dan peningkatan permintaan barang dan jasa. Proses ini mencerminkan mekanisme *spread effect*, di mana investasi berkontribusi pada penyebaran pertumbuhan ekonomi dan pembangunan yang merata di dalam provinsi. Oleh karena itu, peningkatan investasi diduga berdampak negatif pada ketimpangan wilayah di tingkat provinsi

Infrastruktur jalan mencerminkan ketersediaan infrastruktur yang mendukung mobilitas ekonomi antar wilayah serta menghubungkan pusat-pusat aktivitas ekonomi antar wilayah dalam suatu provinsi. Dari perspektif Teori Kausalitas Kumulatif Myrdal, peningkatan konektivitas melalui pengembangan infrastruktur jalan dapat mendorong mekanisme *spread effect*, di mana wilayah yang sebelumnya kurang berkembang mendapatkan akses yang lebih baik ke pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Hal ini memungkinkan aktivitas ekonomi untuk berkembang lebih merata di seluruh wilayah dalam provinsi. Oleh karena itu, peningkatan infrastruktur jalan diduga memiliki pengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah di tingkat provinsi.

Kepadatan penduduk mencerminkan dinamika angkatan kerja dan perluasan pasar di suatu wilayah. Pertumbuhan penduduk dapat mendorong konsentrasi aktivitas ekonomi, terutama ketika pertumbuhan ini terkonsentrasi di wilayah dengan basis ekonomi, infrastruktur, dan daya tarik investasi yang lebih kuat. Situasi ini berpotensi memperkuat konsentrasi aktivitas ekonomi di wilayah tertentu dalam suatu provinsi. Dalam kerangka teori kausalitas kumulatif Myrdal, pertumbuhan penduduk yang terkonsentrasi dalam suatu wilayah diiringi dengan tenaga kerja yang produktif akan mengurangi ketimpangan wilayah. Dengan demikian, kepadatan penduduk berpotensi berkontribusi pada penurunan ketimpangan wilayah, terutama jika diimbangi oleh pembangunan yang merata dan penyediaan kesempatan ekonomi di semua wilayah dalam provinsi tersebut.

Dalam penelitian ini, variabel kepadatan penduduk diduga berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah tingkat provinsi di Indonesia.

Secara keseluruhan, ketimpangan wilayah tingkat provinsi merupakan hasil interaksi antara faktor-faktor yang mendorong konsentrasi pembangunan, seperti spesialisasi ekonomi, investasi, dan infrastruktur jalan, dan dinamika penduduk yang cenderung terakumulasi di wilayah tertentu. Dominasi salah satu mekanisme dalam teori kausalitas kumulatif Myrdal akan menentukan apakah ketimpangan wilayah cenderung meningkat atau menurun.



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

2.5 Hipotesis Penelitian

1. Diduga bahwa spesialisasi ekonomi berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah.
2. Diduga bahwa investasi berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah.
3. Diduga bahwa infrastruktur jalan berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah.
4. Diduga bahwa kepadatan penduduk berpengaruh negatif terhadap ketimpangan wilayah.