



Determinan Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antar Provinsi di Indonesia

Anin Nabail Azim¹, Hady Sutjipto², Rah Adi Fahmi Ginanjar³

Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

aninnabail.azim@gmail.com¹, hadysutjipto@untirta.ac.id², rah.adi@untirta.ac.id³

Abstract

This study aims to determine and understand the determinants of inequality in economic development between provinces in Indonesia. The analysis is carried out by first calculating the Williamson Index as an indicator of inequality in economic development between regions. They used economic and social variables, including the human development index, road infrastructure, and foreign investment. This research method uses a statistical panel data approach with the Fixed Effect Model (FEM) model. This study explains that the human development index partially has a significant negative effect on inequality between regions. Road infrastructure and foreign investment have a significant positive impact on inequality between regions. Simultaneously, the human development index, road infrastructure, and foreign investment significantly affect economic development inequality between regions.

Keyword: *Williamson Index, Regional Inequality, Human Development Index, Road Infrastructure, Domestic Direct Investment, Foreign Direct Investment.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami determinan ketimpangan pembangunan ekonomi antar provinsi di Indonesia. Analisis dilakukan dengan terlebih dahulu menghitung Indeks Williamson sebagai indikator ketimpangan pembangunan ekonomi antar daerah. Penelitian ini menggunakan variabel ekonomi dan sosial, termasuk indeks pembangunan manusia, infrastruktur jalan, dan investasi asing. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan data panel statistik dengan model *Fixed Effect Model* (FEM). Penelitian ini menjelaskan bahwa indeks pembangunan manusia secara parsial berpengaruh negatif signifikan terhadap ketimpangan antar wilayah. Infrastruktur jalan dan investasi asing berpengaruh positif signifikan terhadap

ketimpangan antar daerah. Secara simultan, indeks pembangunan manusia, infrastruktur jalan, dan investasi asing berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antar daerah.

Kata Kunci: Indeks Williamson, Ketimpangan Regional, Indeks Pembangunan Manusia, Infrastruktur Jalan, Penanaman Modal Dalam Negeri, Penanaman Modal Asing.

PENDAHULUAN

Terdapat dua jenis ketimpangan yang menjadi pusat perhatian. Pertama, ketimpangan distribusi pendapatan antar golongan pendapatan masyarakat yang diukur dengan indeks gini dan beberapa kue nasional yang dinikmati oleh 40 % golongan pendapatan terendah. Kedua ketimpangan antar daerah yang penting untuk diteliti karena gravitasi aktivitas ekonomi Indonesia cenderung terkonsentrasi secara geografis ke Kawasan Barat Indonesia (KBI) (Kuncoro, 2012)

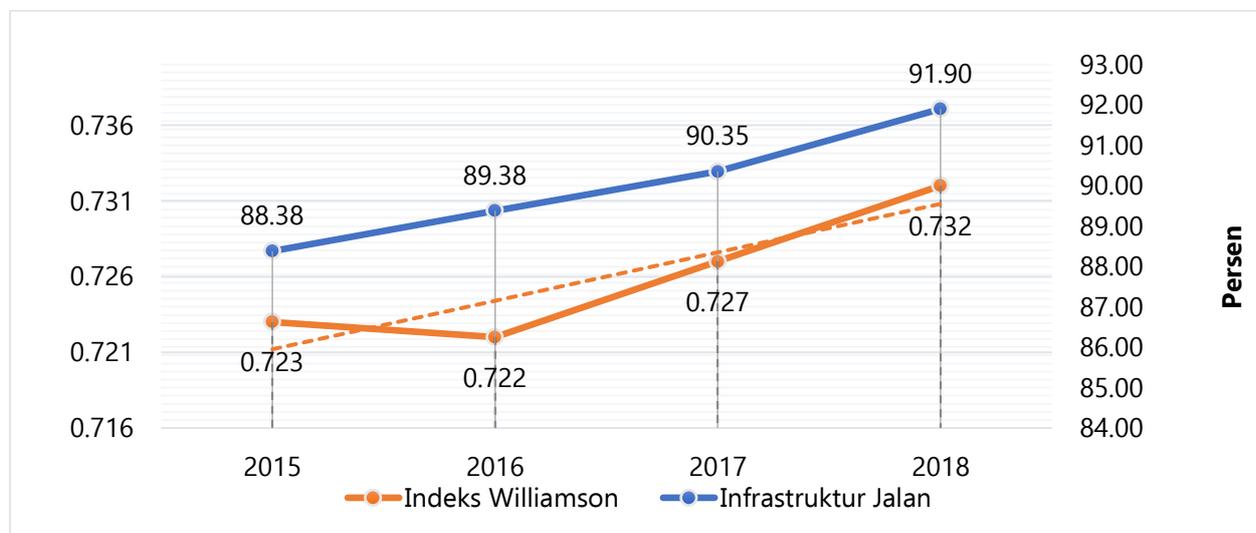
Pembangunan ekonomi ialah salah satu tujuan utama tiap negara, terlebih lagi untuk negara berkembang. Dalam perihal ini yang di idamkan ialah terdapatnya pemerataan pembangunan ekonomi pada masing-masing wilayah di suatu negara. Sebab lewat kenaikan pembangunan ekonomi suatu negara merupakan kunci untuk tingkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Dengan terdapatnya pembangunan ekonomi secara langsung serta tidak langsung dapat memberikan pengaruh terhadap permasalahan ketimpangan wilayah (Rahman, 2018).

Ketimpangan ini pada awalnya disebabkan karena adanya berbagai perbedaan pada wilayah-wilayahnya. Karena adanya perbedaan ini, suatu daerah dengan kemampuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan dalam mendorong pembangunan juga menjadi berbeda. Maka, tidaklah mengherankan jika pada suatu daerah terdapat daerah relatif maju (developed region) dan daerah dengan relatif terbelakang (underdeveloped region). Adanya ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah ini selanjtnya dapat berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat. Biasanya implikasi yang ditimbulkan adalah dalam bentuk kecemburuan dan ketidakpuasan masyarakat yang dapat pula berlanjut dengan implikasi politik dan ketenteraman masyarakat (Sjafrizal, 2014)

Dampak yang paling besar dari ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah akan terjadi jika jurang kesenjangan masyarakat terus melebar. Jika terjadinya ketimpangan yang semakin luas, dampaknya yaitu dapat menimbulkan perbedaan

kesejahteraan masyarakat. serta adanya perasaan yang ketidakadilan di masyarakat. Dengan adanya kondisi demikian akan rentan memicu konflik.

Indonesia merupakan negara berkembang, yang artinya bahwa ketimpangan pembangunan antarwilayah di Indonesia akan cenderung tinggi. Kemudian melihat dalam RPJMN 2015-2019 yang di rancang pada tahun 2014, mengatakan bahwa "Ketimpangan atau kesenjangan pembangunan antarwilayah di Indonesia masih merupakan tantangan yang harus di selesaikan dalam pembangunan ke depan. Kesenjangan antarwilayah dalam jangka panjang bisa memberikan dampak pada kehidupan sosial masyarakat. Upaya-upaya pembangunan yang lebih berpihak kepada kawasan yang tertinggal menjadi suatu keharusan". Jadi, bahwa ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada tahun 2015 – 2019 masih menjadi permasalahan yang belum terselesaikan. Oleh karena itu, untuk melihat besarnya ketimpangan pembangunan antarwilayah dapat menggunakan indeks williamson.



Gambar 1 Perkembangan Nilai Indeks Williamson dan Presentase Kemantapan Jalan di Indonesia Tahun 2014 - 2018

Perkembangan ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah di Indonesia pada tahun 2015 sampai 2018 ini cenderung mengalami trend yang positif dan dalam kategori ketimpangan yang tinggi atau sangat timpang, karena nilai indeks williamson nya mendekati 1. Perkembangan indeks Williamson dengan infrastruktur jalan pun juga mengalami trend yang positif. Artinya bahwa seiring dengan infrastruktur panjang jalan yang meningkat dan semakin baik, dapat menyebabkan ketimpangan pembangunan antarwilayah meningkat.

Pada dasarnya pembangunan ekonomi suatu wilayah dilihat dari pertumbuhan dan pendapatan suatu wilayah. Pendapatan suatu wilayah berupa pendapatan regional domestik bruto (PDRB). Jadi, ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah yang tinggi bisa dilihat dengan adanya perbedaan PDRB di wilayah tersebut. Rata-rata PDRB perkapita dari 33 provinsi di Indonesia sebesar 60,88 juta rupiah. Dari rata-rata tersebut jika dibandingkan dengan PDRB perkapita pada tiap-tiap 33 provinsi di Indonesia, hanya terdapat 7 provinsi yang diatas rata-rata, yaitu provinsi Dki Jakarta, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Kep Riau, Riau, Papua Barat dan Papua, sisanya 26 provinsi masih dibawah Rata-rata.

Menurut statistika deskriptif dari PDRB perkapita provinsi di Indonesia dengan standar deviasi sebesar 46,74 juta rupiah. Standar deviasi simpangan baku digunakan untuk mengukur dan menentukan bagaimana sebaran sejumlah nilai data. Semakin rendah deviasi, maka semakin mendekati rata-rata, sedangkan jika nilai standar deviasi semakin tinggi maka semakin lebar rentang variasi datanya. Dari data PDRB Perkapita menurut provinsi di Indonesia dengan standar deviasi sebesar 46,74 juta, artinya bahwa standar deviasi yang tinggi, maka sebaran PDRB Perkapita Provinsi di Indonesia semakin lebar dan semakin menjauh dari rata-rata. Dari melihat nilai standar deviasi yang tinggi dapat menunjukkan adanya indikasi awal terjadinya ketimpangan.

Dengan melihat nilai ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah di Indonesia dengan menggunakan indeks williamson yang terjadi pada tahun 2015 – 2018 masih dalam kategori ketimpangan yang tinggi atau sangat timpang dan persebaran PDRB perkapita yang tidak merata. Nilai indeks williamson membuktikan bahwa benar dengan kutipan dalam RPJMN yang mengatakan “Ketimpangan pembangunan antarwilayah belum terselesaikan” yang artinya ketimpangan pembangunan antarwilayah di Indonesia yang masih timpang. Jika ketimpangan terus dibiarkan hingga ketimpangan yang tinggi akan menimbulkan kecemburuan, ketidakadilan serta terjadi konflik dan akan berimplikasi ketentraman masyarakat. Oleh karena itu ketimpangan pembangunan ekonomi antar wilayah yang terjadi pada tahun 2015 – 2018 yang dalam kategori ketimpangan yang tinggi atau sangat timpang penting untuk diteliti.

Menurut (Sjafrizal, 2014), terdapat faktor-faktor penyebab ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah, yaitu : 1) Perbedaan kandungan sumber daya alam 2) Perbedaan kondisi demografis 3) Kurang lancarnya mobilitas barang dan jasa 4) Konsentrasi kegiatan ekonomi wilayah 5) Alokasi dana pembangunan daerah.

Indonesia dengan 33 provinsi tentu saja setiap provinsi mempunyai karakteristik yang berbeda, terutama sumber daya alam yang berbeda di setiap provinsi. Perbedaan sumber daya alam di setiap provinsi tentu dapat mempengaruhi ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah atau provinsi di Indonesia. Provinsi dengan keterbatasan sumber daya alam mampu mendorong pembangunan ekonomi provinsi tersebut dengan meningkatkan kualitas sumber daya manusia nya. Sumber daya manusia juga merupakan faktor penting dalam pembangunan ekonomi, jika suatu provinsi mempunyai keterbatasan sumber daya alam, tetapi dia juga mampu mempunyai kualitas sumber daya manusia yang mumpuni, maka provinsi tersebut dapat meningkatkan produktivitas serta mendorong pembangunan ekonomi sehingga terciptanya pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Pembangunan ekonomi dapat dikatakan berhasil apabila suatu wilayah dapat meningkatkan pendapatan perkapita sehingga pertumbuhan ekonominya pun meningkat. Kualitas sumber daya manusia atau yang dikenal sebagai indeks pembangunan manusia. Besar tinggi atau rendahnya indeks pembangunan manusia akan berdampak pada tingkat produktivitas penduduk, semakin rendah indeks pembangunan manusia maka tingkat produktivitas yang rendah dapat berpengaruh pada rendahnya pendapatan, begitu pula sebaliknya semakin tinggi indeks pembangunan manusia maka akan semakin tinggi tingkat produktivitas penduduk yang kemudian mendorong tingkat pendapatan serta PDRB semakin tinggi. Permasalahannya, bahwa indeks pembangunan manusia pada tiap daerah itu juga berbeda, keadaan ini juga disebut perbedaan kondisi demografis. Hal ini menjadikan indeks pembangunan manusia salah satu faktor yang berpengaruh pada ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah. Menurut Dumairy, indeks pembangunan manusia memiliki pengaruh terhadap pembangunan manusia besar pengaruhnya terhadap pembangunan daerah (Islami, 2018).

Provinsi dengan produktivitas yang tinggi jika mobilitas barang dan jasanya kurang lancar, maka dapat memperlambat pembangunan ekonomi serta dapat menurunkan pertumbuhan ekonomi. pendorong produktivitas daerah. Jalan yang merupakan aspek sangat penting dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi, khususnya pertumbuhan ekonomi wilayah yang letaknya jauh dari pusat aktivitas ekonomi. Dengan tersedianya jalan yang baik akan mampu meningkatkan produktivitas dan aksesibilitas barang antarwilayah, sehingga ketimpangan dapat diminimalisir antara pusat aktivitas ekonomi dengan wilayah yang memproduksi hasil pertanian atau wilayah penghasil bahan baku. Panjang jalan ini merupakan faktor yang sangat penting dalam

mengurangi ketimpangan suatu wilayah, karena distribusi barang dan jasa maupun manusia sangat berpengaruh terhadap ketersediaan infrastruktur jalan. Interaksi antar wilayah akan mudah apabila kondisi jalan baik, sehingga mobilisasi faktor produksi maupun hasil produksi akan lebih baik menyebabkan lahirnya pusat pertumbuhan ekonomi baru dan terjadinya peningkatan hasil produksi. Terdapat beberapa faktor yang signifikan dan mempengaruhi ketimpangan pembangunan ekonomi wilayah di Provinsi Aceh yaitu jumlah aliran listrik dan jumlah fasilitas kesehatan. Sementara itu jumlah fasilitas pendidikan dan total panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi (Iqbal, 2017).

Selain itu, dalam pembangunan suatu wilayah, modal sangat diperlukan dan faktor utama untuk pembangunan suatu wilayah. Investasi yang merupakan modal atau sumber dana pembangunan daerah yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah. Investasi dapat dibagi menjadi dua, yaitu berupa investasi yang dilakukan pemerintah (penanaman modal dalam negeri) dan investasi yang dilakukan swasta (penanaman modal asing). Menurut Myrdal, perpindahan modal atau investasi cenderung meningkatkan ketimpangan regional. Hal ini disebabkan karena tidak semua provinsi menjadi sasaran investasi. Artinya adanya perbedaan alokasi investasi dapat meningkatkan ketimpangan pembangunan antarwilayah (Jhingan, 2014).

Negara – negara juga berusaha menarik investasi asing langsung untuk merangsang pertumbuhan ekonomi. Pada saat yang sama, investasi asing langsung dapat menyebabkan perbedaan dalam ketimpangan regional. Investasi asing langsung ini berpengaruh positif terhadap ketimpangan regional di 55 negara (Lessmann, 2013). Dalam pembangunan suatu kawasan, investasi juga memegang peranan yang sangat penting terhadap pembangunan di suatu kawasan. Penempatan investasi di suatu daerah tentu sangat terkait erat dengan tersedianya sarana dan prasarana, serta jumlah tenaga kerja. Investasi, yaitu penanaman modal asing berpengaruh dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia (Rosmeli, 2015).

Berdasarkan latar belakang masalah yang dipaparkan di atas, maka perumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana pengaruh indeks pembangunan manusia, infrastruktur alan, penanaman modal dalam negeri dan penanaman modal asing terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia secara parsial dan simultan. Adapun tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui pengaruh indeks pembangunan manusia, infrastruktur alan, penanaman

modal dalam negeri dan penanaman modal asing terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia secara parsial dan simultan. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan masukan bagi pemerintah guna mempertimbangkan pemerintah dalam membuat kebijakan mengenai masalah ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah di Indonesia.

METODE

Objek yang menjadi ruang lingkup dalam penelitian ini meliputi ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah yang dilihat melalui Indeks Williamson pada 33 provinsi di Indonesia, nilai indeks pembangunan manusia (satuan indeks), nilai presentase infrastruktur jalan nasional dalam kategori mantap terhadap jumlah panjang jalan (satuan %), total penanaman modal dalam negeri (satuan miliar rupiah), dan total penanaman modal asing (satuan juta US\$). Data yang digunakan adalah data sekunder dalam bentuk tahunan dari tahun 2015 sampai dengan 2018. Penelitian ini dilakukan pada 33 provinsi di Indonesia karena provinsi Maluku tidak mempunyai data penanaman modal dalam negeri pada tahun 2015, sehingga tidak memungkinkan untuk dilakukan estimasi.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yang berupa data panel yaitu gabungan antara data *time series* dari tahun 2015-2018 dan data *cross section* untuk 33 provinsi di Indonesia. Sumber data penelitian ini diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia (PUPR). Untuk menggambarkan ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah menggunakan perhitungan Indeks Williamson sebagai berikut :

$$V_w = \sqrt{\frac{\sum_i (Y_i - \bar{Y})^2 f_i/n}{\bar{Y}}} \quad (1)$$

Dimana :

- V_w : indeks Williamson
- Y_i : PDRB per kapita pada kabupaten/kota
- Y : PDRB per kapita rata-rata provinsi
- F_i : jumlah penduduk tingkat kabupaten/kota
- N : jumlah penduduk provinsi

Nilai indeks Williamson ini berkisar antara $0 < VW < 1$, bilai nilai indeks ini mendekati 1 berarti keadaan sangat timpang dan bilai nilai indeks ini mendekati 0 bearti keadaan sangat merata. Menurut Kuncoro dalam (Kurniasih, 2013) kriteria indeks Williamson yaitu :

- Besarnya $Vw > 1$ = ketimpangan sangat tinggi
- Besarnya $Vw 0,7 - 1$ = ketimpangan tinggi
- Besarnya $Vw 0,4-0,69$ = ketimpangan sedang
- Besarnya $Vw < 0,39$ = ketimpangan rendah

Kemudian penelitian ini menggunakan analisis regresi metode panel. Adapun model persamaan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

$$REGINEQ_{it} = \beta_0 + \beta_1HDI_{it} + \beta_2ROAD_{it} + \beta_3DDI_{it} + \beta_4FDI_{it} + \varepsilon_{it} \quad (2)$$

Keterangan :

- REGINEQ : Ketimpangan ekonomi
- HDI : Indeks pembangunan manusia
- ROAD :Infrastruktur jalan
- DDI : Penanaman modal dalam negeri
- FDI : Penanaman modal asing

HASIL

Hasil Analisis Uji Normalitas dan Asumsi Klasik – Uji Normalitas dan Asumsi Klasik dilakukan agar data yang akan diteliti ialah terbaik.

Tabel 1 Hasil Uji Normalitas

Jarque-Bera	Prob.
18,53783	0,0000

Sumber: Data diolah, 2020

Hasil uji normalitas pada tabel 1 didapatkan bahwa nilai *Jarque-Bera* < *Chi-Square* tabel (154,3015) dan nilai Prob < (0,05), disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

Tabel 2 Hasil Uji Multikolinearitas

HDI	ROAD	DDI	FDI
1,000	0,467	0,280	0,280
0,467	1,000	0,091	0,041
0,328	0,091	1,000	0,743
0,285	0,061	0,743	1,000

Sumber: Data diolah, 2020

Hasil uji asumsi klasik yaitu uji multikolinearitas pada tabel 2 didapatkan bahwa semua nilai matriks koefisien korelasi $< 0,8$, disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah multikolinearitas.

Tabel 3 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Chi-Square hitung	Chi-Square tabel
18,53783	0,0000

Sumber: Data diolah, 2020

Hasil uji heteroskedastisitas pada tabel 3 didapatkan bahwa nilai *Chi-Square* hitung $<$ *Chi-Square* tabel, disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Hasil Pemilihan Estimasi Model – Untuk menentukan model terbaik yang dapat digunakan, peneliti melakukan uji pemilihan teknik estimasi regresi, yaitu uji Chow dan uji Hausman.

Tabel 4 Hasil Uji Chow

Effect Test	Statistic	d.f	Prob.
Cross-section Chi-square	604,718153	32	0,0000

Sumber: Data diolah, 2020

Hasil uji Chow pada tabel 4 didapatkan bahwa nilai Prob $<$ alpha (0,05) artinya model terbaik FEM. Setelah itu melakukan pengujian dengan uji Hausman.

Tabel 5 Hasil Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	15,849097	4	0,0032

Sumber: Data diolah, 2020

Hasil uji Hausman pada tabel 5 didapatkan bahwa nilai Prob $<$ alpha (0,05) artinya model terbaik yang digunakan ialah FEM (*Fixed Effect Model*). Hasil Analisis Regresi Metode Panel – Hasil analisis regresi metode panel yang dilakukan dengan menggunakan model terbaik FEM (*Fixed Effect Model*), berada pada tabel dibawah ini:

Tabel 6 Hasil Analisis Regresi FEM

Variabel	Koefisien	t-stat	Prob	Signifikansi
C	0,639827		0,0137	-
HDI	-0,001933	-2,513106	0,5211	Tidak Signifikan

ROAD	0,000112	0,643989	0,0447	Signifikan
DDI	-0,000000189	-2,034823	0,0000	Signifikan
FDI	0,00000870	4,877233	0,0137	Signifikan
R Square		0,999354		
F-statistik		4081,033		
Prob (F-statistik)		0,0000		

Sumber: Data diolah, 2020

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 6 didapatkan hasil persamaan regresi sebagai berikut :

$$REGINEQ_{it} = 0,639827 - 0,001933 HDI_{it} + 0,000112 ROAD_{it} - 0,000000189 DDI_{it} + 0,0000087 FDI_{it} + \varepsilon_{it} \quad (3)$$

Keterangan :

- REGINEQ : Ketimpangan ekonomi
- HDI : Indeks pembangunan manusia
- ROAD : Infrastruktur jalan
- DDI : Penanaman modal dalam negeri
- FDI : Penanaman modal asing

Hasil estimasi regresi data panel FEM Cross-section Weight dapat diketahui bahwa setiap negara memiliki nilai konstanta yang berbeda, hal ini menunjukkan bahwa setiap negara memiliki perbedaan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antarwilayah di setiap provinsi. Tentunya hasil konstanta masing-masing provinsi yang diteliti (Ci) dijumlahkan dengan hasil konstanta umum (C) pada model persamaan panel dengan metode Fixed Effect Model (FEM) Cross-section Weights yang menghasilkan nilai konstanta kontribusi (Ci + C).

Variabel indeks pembangunan manusia didapatkan memiliki t-statistik sebesar $-2,513106 < t\text{-tabel sebesar } -2,268287$ dan nilai prob $0,0137 < \alpha 0,025$ ini menunjukkan bahwa indeks pembangunan manusia berpengaruh secara signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. variabel infrastruktur jalan didapatkan memiliki t-statistik sebesar $0,643989 < t\text{-tabel sebesar } 2,268287$ dan nilai prob $0,5211 > \alpha 0,025$ ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Variabel penanaman modal dalam negeri memiliki t-statistik sebesar $-2,034823 > t\text{-tabel sebesar } -2,268287$ dan nilai prob $0,0447 > \alpha 0,025$ menunjukkan bahwa penanaman modal dalam negeri tidak memiliki pengaruh terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Dan variabel penanaman modal

asing didapatkan memiliki t-statistik sebesar $4,87723 > t$ hitung sebesar $0,0000 < \alpha$ $0,025$ menunjukkan bahwa penanaman modal asing memiliki pengaruh secara signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Berdasarkan hasil di atas didapatkan memiliki F-statistik sebesar $4081,033 > F$ hitung $2,44307$ dan nilai prob $0,0000 < \alpha$ $0,05$ menunjukkan bahwa variabel indeks pembangunan manusia, infrastruktur jalan, penanaman modal dalam negeri dan penanaman modal asing berpengaruh terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Serta didapatkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar $0,999354$ atau sebesar $99,9354\%$ ini menjelaskan bahwa variasi dari variabel bebas yaitu indeks pembangunan manusia, infrastruktur jalan, penanaman modal dalam negeri dan penanaman modal asing mampu menjelaskan perubahan pada variabel ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah. Dan sisanya sebesar $0,0646$ dipengaruhi faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.

PEMBAHASAN

Pengaruh Indeks Pembangunan Manusia Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antarwilayah

Hasil analisis data dari penelitian ini menjelaskan bahwa indeks pembangunan manusia menunjukkan tanda negatif dan berpengaruh secara signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Artinya, jika indeks pembangunan manusia meningkat maka ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah menurun dan begitupun sebaliknya. Hasil ini sesuai dengan pernyataan Becker dalam Jhingan (Jhingan, 2014) yang mengatakan bahwa indeks pembangunan manusia berpengaruh negatif terhadap ketimpangan dan hasil ini juga sesuai dengan teori human capital. Becker menyatakan bahwa jika suatu daerah yang masyarakatnya memperoleh pendidikan yang tinggi, artinya masyarakat daerah tersebut mampu menjadi tenaga kerja dengan produktivitas yang tinggi sehingga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi ketimpangan. (Dumairy, 2010) juga menjelaskan bahwa indeks pembangunan manusia memiliki pengaruh terhadap ketimpangan ekonomi antarwilayah karena kualitas pembangunan manusia besar pengaruhnya terhadap pembangunan suatu daerah. Hasil penelitian ini sesuai dengan (Baransano, Putri, Achسانی, & Kolopaking, 2016;

Hartini, 2017) indeks pembangunan manusia berpengaruh dan memiliki hubungan negatif terhadap ketimpangan.

Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antarwilayah

Variabel infastruktur jalan menunjukkan tanda positif namun tidak berpengaruh terhadap ketimpangan ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Hasil ini tidak sesuai dengan (Darwin Zahedy, 2014) yang menyatakan bahwa infrastruktur berpengaruh terhadap ketimpangan pembangunan. Dan tidak sesuai juga dengan (Sjafrizal, 2014) yang menyatakan bahwa pembangunan sistem jaringan jalan atau infrastruktur jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi serta dapat mengurangi ketimpangan pembangunan antarwilayah. Tidak terdapatnya pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah dapat dikarenakan bahwa dalam lancarnya mobiltas barang dan jasa yang dapat membuka perekonomian suatu daerah ke daerah lainnya dari infrastruktur jalan peneliti menggunakan infrastruktur jalan nasional, tetapi dalam mobilitas barang dan jasa bahwa bukan hanya infrastruktur jalan nasional tetapi meliputi, jalan provinsi, jalan kabupaten kota, jalan raya maupun jalan tol dan layanan infrastruktur lainnya. Infrastruktur jalan nasional hanya sebagian kecil dari infrastruktur jalan yang dapat mempengaruhi ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah. Hasil penelitian ini sesuai dengan (Iqbal, 2017; Rahman, 2018; Rosmeli, 2018) infrastruktur jalan tidak berpengaruh terhadap ketimpangan.

Pengaruh Penanaman Modal Dalam Negeri Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antarwilayah

Penanaman modal dalam negeri menunjukkan tanda negatif namun tidak berpengaruh terhadap ketimpangan ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Hasil penelitian tidak ini sesuai dengan teori Myrdal dalam Jhingan (Jhingan, 2014) dengan teorinya bahwa perpindahan modal cenderung berpengaruh meningkatkan ketimpangan regional atau ketimpangan ekonomi antarwilayah. Penelitian ini sesuai dengan (Nurhayani, Hodijah, & Bhakti, 2015; Rosmeli, 2015) bahwa penanaman modal dalam negeri tidak berpengaruh terhadap ketimpangan.

Pengaruh Penanaman Modal Asing Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antarwilayah

Kemudian variabel penanaman modal asing menunjukkan tanda positif dan berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia. Artinya, jika penanaman modal asing meningkat maka ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah meningkat dan begitupun sebaliknya. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori Myrdal dalam Jhingan (Jhingan, 2014) dengan teorinya yaitu bahwa perpindahan modal cenderung berpengaruh meningkatkan ketimpangan regional atau ketimpangan ekonomi antarwilayah. Diketahui pada wilayah maju, investasi dapat terangsang jika permintaan meningkat. Tetapi pada daerah terbelakang, keadaan investasi akan lebih baik sehingga dapat menyebabkan daerah terbelakang mengalami kelangkaan modal. Salah satunya dengan tidak meratanya penanaman modal asing yang menyebabkan ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah meningkat yaitu, kurangnya daya tarik investor asing terhadap daerah terbelakang karena berbagai faktor, contohnya dengan daerah terbelakang yang minimnya infrastruktur atau kurang menunjang infrastruktur sehingga investor asing tidak tertarik, karena dibutuhkannya infrastruktur, keadaan yang menunjang akan lebih menjamin modal investor asing berkembang sehingga investor asing akan tertarik menanamkan modalnya. Penelitian ini sesuai dengan (Dhyatmika, 2013; Lessmann, 2013; Rosmeli, 2015; Shahbaz, 2010) bahwa penanaman modal asing berpengaruh terhadap ketimpangan pembangunan antarwilayah.

KESIMPULAN

Bedasarkan hasil analisis data didapat kesimpulan bahwa secara parsial indeks pembangunan manusia berpengaruh negatif terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah, infrastruktur jalan dan penanaman modal dalam negeri tidak memiliki pengaruh terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah, penanaman modal asing berpengaruh positif terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah. Secara simultan indeks pembangunan manusia, infrastruktur jalan, penanaman modal dalam negeri, dan penanaman modal asing berpengaruh terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada 33 provinsi di Indonesia.

Ketimpangan pembangunan ekonomi di Indonesia masih dalam ketimpangan yang tinggi serta ketimpangan pada antarprovinsi juga cenderung masih dalam kategori sedang dan tinggi oleh karena itu perlu adanya kebijakan ekonomi maupun non ekonomi yang saling berkaitan dan mendukung agar ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah dapat menurun dan lebih merata baik. Indeks pembangunan manusia berpengaruh negatif terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah, hal ini mengimplikasikan bahwa kualitas sumber daya manusia mampu menurunkan ketimpangan. Oleh karena itu pemerintah harus meningkatkan indeks pembangunan manusia yang termasuk dalam bidang kesehatan, pendidikan, dan harapan hidup. Dalam penggunaan variabel infrastruktur jalan bahwa infrastruktur jalan hanya sebagian kecil yang dapat mempengaruhi ketimpangan pembangunan ekonomi, selain jalan nasional dapat menggunakan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, jalan raya, jalan tol, dan infrastruktur lainnya yang mungkin dapat mempengaruhi dan mengurangi ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah dan. Investasi pada provinsi di Indonesia yaitu penanaman modal dalam negeri dan penanaman modal asing di harapkan lebih memprioritaskan dan merangsangan investasi dalam negeri dan asing di daerah terbelakang serta meng-investasikan pada sektor-sektor yang dapat meningkatkan produktifitas tenaga kerja dan mengurangi ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah pada provinsi di Indonesia.

REFERENSI

- Ade Haryati, O. (2016). Regresi Data Panel dengan Metode Cross Section Weighted. *Fakultas Sains Dan Teknologi, UIN Suska Riau*.
- Baransano, M. A., Putri, E. I. K., Achsani, N. A., & Kolopaking, L. M. (2016). Analysis of Factors Affecting Regional Development Disparity in the Province of West Papua. *Journal of Economics, 4(2)*, 115–128. <https://doi.org/10.15640/jeds.v4n2a10>
- Darwin Zahedy, S. (2014). *Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia*. Depok: Ruas.
- Dhyatmika, K. W. (2013). Analisis Ketimpangan Pembangunan Provinsi Banten Pasca Pemekaran. *Diponegoro Journal Of Ecomonics, 2*, 96.
- Dumairy. (2010). *Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Gujarati, D. N. dan D. C. P. (2015). *Dasar-dasar Ekonometrika (Buku 1)*. Jakarta: Salemba

Empat.

- Hartini, N. T. (2017). Pengaruh Pdrb Per Kopia, Investasi dan IPM terhadap Ketimpangan Pendapatan Antar Daerah Di Provinsi DIY Tahun 2011-2015. *Jurnal Pendidikan Dan Ekonomi*, 6(6), 530–539.
- Hermawan, H., & Sadewa, D. B. (2021). KINERJA FAKTOR MAKRO EKONOMI DALAM MENDORONG PERTUMBUHAN DAERAH JAWA BARAT. *JURNAL RISET ILMU EKONOMI*, 1(2), 71-77.
- Iqbal, M. (2017). Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Wilayah Di Provinsi Aceh. *Tata Loka*, (2000), 75–84.
- Islami, F. (2018). Faktor-Faktor Mempengaruhi Ketimpangan Wilayah Di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. *Media Ekonomi Manajemen*, 33(1), 29–39.
- Jhingan, M. L. (2014). *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Kuncoro, M. (2012). Perencanaan Daerah. In *Salemba Empat*.
- Kurniawan, A., & Ihsan, M. (2021). Infrastruktur, Investasi dan Implikasinya Terhadap Pertumbuhan Ekonomi: Kasus pada provinsi-provinsi di Pulau Jawa dan Luar Pulau Jawa. *JURNAL RISET ILMU EKONOMI*, 1(2), 78-88.
- Kurniasih, E. P. (2013). Ketimpangan Wilayah di Provinsi Kalimantan Barat Suatu Kajian terhadap Hipotesis Kuznet. *Eksos*, 9(1), 36–48.
- Lessmann, C. (2013). China Economic Review Foreign direct investment and regional inequality: A panel data analysis ☆. *China Economic Review*, 24, 129–149. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2012.12.001>
- Nurhayani, Hodijah, S., & Bhakti, A. (2015). Analisis Disparitas Pembangunan Ekonomi dan Hubungannya Dengan Investasi di Provinsi Jambi Tahun 2002-2014. *Jurnal Paradigma Ekonomika*, 10(2), 302–311.
- Prasanti, T. A., Wuryandari, T., & Rusgiyono, A. (2015). Aplikasi Regresi Data Panel Untuk Pemodelan Tingkat Pengangguran Terbuka Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Gaussian*, 4(3), 687–696.
- Rahman, M. F. (2018). Analisis Disparitas Pembangunan Di Indonesia Tahun 2010-2015. *Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya, Malang, 2015(1993)*, 24. Retrieved from http://ridum.umanizales.edu.co:8080/jspui/bitstream/6789/377/4/Muñoz_Zapata_Adriana_Patricia_Artículo_2011.pdf
- Rosmeli. (2015). Dampak investasi dan tenaga kerja terhadap ketimpangan pembangunan kawasan timur indonesia. *Jurnal Paradigma Ekonomika*, 10(2), 362–

369.

- Rosmeli. (2018). Dampak Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pembangunan Antar Daerah Di Provinsi Jambi. *Jurnal Sains Sosio Humaniora*, 2, 79–84.
- Shahbaz, M. (2010). Income inequality-economic growth and non-linearity: A case of Pakistan. *International Journal of Social Economics*, 37(8), 613–636. <https://doi.org/10.1108/03068291011060652>
- Sjafrizal. (2014). *Ekonomi Wilayah Dan Perkotaan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Suherman, G., & Firdaus, M. I. N. (2021). INDIKATOR EKONOMI REGIONAL DAN PERILAKU INVESTOR DI JAWA BARAT. *JURNAL RISET ILMU EKONOMI*, 1(2), 63-70.