

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah masih menjadi permasalahan utama dalam proses pembangunan di negara berkembang, termasuk Indonesia, yang tercermin dari perbedaan tingkat pembangunan antarwilayah. Aktivitas ekonomi yang cenderung terkonsentrasi secara geografis menyebabkan perbedaan tingkat kesejahteraan antarprovinsi, dimana sebagian wilayah mampu berkembang lebih pesat dibandingkan wilayah lainnya. Kondisi tersebut tercermin dari perbedaan pendapatan regional serta capaian pembangunan ekonomi yang belum merata (Azim et al., 2022). Ketimpangan pembangunan yang tinggi tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga berpotensi menimbulkan permasalahan sosial, seperti kecemburuan antardaerah, ketidakadilan dalam distribusi hasil pembangunan, hingga konflik sosial apabila berlangsung secara berkelanjutan.

Fenomena ketimpangan juga dapat dilihat dari perbedaan laju pembangunan antar daerah. Beberapa wilayah mengalami pertumbuhan ekonomi yang relatif cepat, sementara wilayah lainnya berkembang lebih lambat. Meskipun secara agregat pertumbuhan ekonomi menunjukkan tren yang positif, pada kenyataannya masih terdapat ketimpangan pembangunan yang cukup signifikan, baik antarprovinsi maupun antarkabupaten/kota di dalamnya. Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak selalu diikuti oleh pemerataan pembangunan antarwilayah.

Ketimpangan pembangunan antarwilayah dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain ketersediaan infrastruktur, kontribusi sektor industri, laju pertumbuhan

ekonomi, serta alokasi investasi. Infrastruktur jalan, yang dalam penelitian ini diukur melalui rasio panjang jalan terhadap luas wilayah, memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas barang, jasa, serta faktor produksi antarwilayah. Rasio tersebut mencerminkan tingkat ketersediaan jaringan jalan dalam suatu wilayah. Namun, pembangunan infrastruktur jalan yang cenderung terpusat di wilayah tertentu dapat memperbesar ketimpangan pembangunan. Selain itu, kontribusi sektor industri yang tidak merata antarwilayah dapat menyebabkan terpusatnya aktivitas ekonomi pada daerah tertentu, sehingga memperlebar kesenjangan pembangunan. Perbedaan tingkat pertumbuhan ekonomi antarprovinsi juga mencerminkan kemampuan wilayah dalam menciptakan nilai tambah ekonomi yang tidak merata. Di sisi lain, investasi yang lebih banyak mengalir ke wilayah yang telah berkembang menyebabkan daerah tertinggal semakin sulit untuk mengejar ketertinggalannya.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan indikator penting yang mencerminkan tingkat aktivitas ekonomi suatu wilayah serta berperan dalam meningkatkan standar hidup masyarakat (Raihan, 2025). Peningkatan PDRB menunjukkan adanya pertambahan output dan nilai tambah ekonomi yang berpotensi memperluas kesempatan kerja serta meningkatkan pendapatan masyarakat. Namun demikian, peningkatan PDRB secara agregat belum tentu diikuti oleh pemerataan pembangunan antarwilayah. Oleh karena itu, perbedaan PDRB per kapita antarwilayah sering digunakan sebagai dasar dalam mengukur ketimpangan pembangunan.

Salah satu alat ukur yang umum digunakan untuk mengukur ketimpangan pembangunan antarwilayah adalah Indeks Williamson. Indeks ini menggunakan data PDRB per kapita dan jumlah penduduk untuk menilai tingkat kesenjangan

pembangunan antar daerah dalam suatu wilayah. Nilai Indeks Williamson umumnya berada pada rentang mendekati 0 hingga lebih dari 1, di mana nilai yang mendekati 0 menunjukkan tingkat pemerataan pembangunan yang semakin baik, sedangkan nilai yang semakin tinggi mencerminkan ketimpangan pembangunan yang semakin besar.

Ketimpangan pembangunan di Indonesia juga menunjukkan pola yang berbeda antarwilayah, termasuk jika dilihat berdasarkan kelompok pulau. Nilai Indeks Williamson tidak seragam antara satu kawasan dengan kawasan lainnya. Untuk menggambarkan kondisi tersebut, Tabel 1.1 menyajikan nilai Indeks Williamson menurut kelompok pulau di Indonesia pada tahun 2024, yang dihitung berdasarkan PDRB per kapita dan jumlah penduduk tiap provinsi dalam masing-masing pulau.

Tabel 1. 1 Indeks Williamson Menurut Kelompok Pulau di Indonesia Tahun 2024

Wilayah	Indeks Williamson
Pulau Sumatera	0,401
Pulau Jawa	0,689
Bali Nusa Tenggara	0,420
Pulau Kalimantan	0,666
Pulau Sulawesi	0,298
Maluku	0,360
Papua	0,389
Nasional	0,725

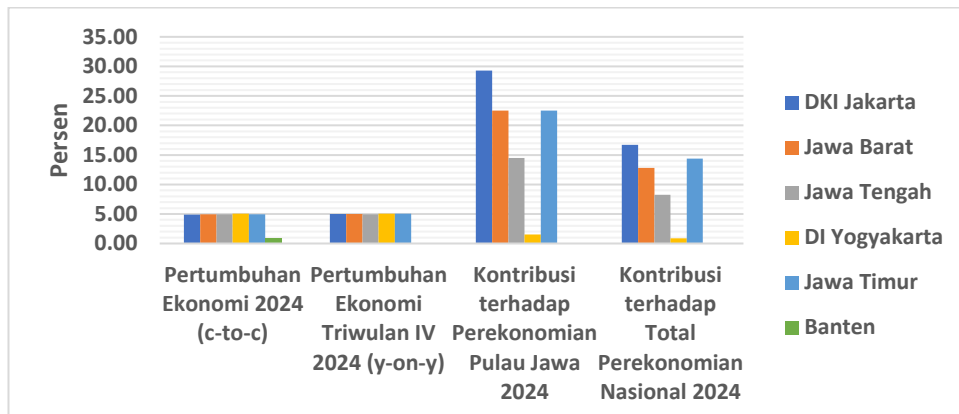
Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia 2025

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa pada tahun 2024 Pulau Jawa memiliki nilai Indeks Williamson tertinggi di Indonesia, yaitu sekitar 0,689. Nilai tersebut lebih tinggi dibandingkan Pulau Kalimantan yang menunjukkan dengan indeks sekitar 0,666, sementara kelompok pulau lainnya memiliki nilai yang lebih rendah, seperti Sumatera sebesar 0,401, Bali dan Nusa Tenggara sebesar 0,420, Maluku sebesar 0,360, Sulawesi sebesar 0,298, serta Papua sebesar 0,389. Pola ini

mengindikasikan bahwa kesenjangan pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa merupakan yang paling tinggi dibandingkan wilayah lain di Indonesia, sehingga Pulau Jawa layak menjadi fokus kajian dalam analisis disparitas pembangunan wilayah.

Dalam konteks spasial, Pulau Jawa merupakan kontributor terbesar terhadap perekonomian nasional dengan menyumbang sekitar 57,02 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia pada tahun 2024. Besarnya kontribusi tersebut menunjukkan bahwa aktivitas perekonomian nasional masih terkonsentrasi di Pulau Jawa. Kondisi ini mengindikasikan adanya konsentrasi aktivitas ekonomi pada wilayah tertentu yang berpotensi menimbulkan ketimpangan pembangunan antarwilayah, baik di dalam maupun di luar Pulau Jawa.

Dalam lingkup Pulau Jawa, perbedaan tingkat pembangunan antarprovinsi tidak hanya tercermin dari besarnya PDRB per kapita, tetapi juga dari variasi pertumbuhan ekonomi dan kontribusi masing-masing provinsi terhadap perekonomian regional maupun nasional. Perbedaan laju pertumbuhan ekonomi menunjukkan bahwa tidak semua wilayah memiliki kemampuan yang sama dalam menciptakan nilai tambah ekonomi. Untuk menggambarkan kondisi tersebut, Gambar 1.1 menyajikan data pertumbuhan ekonomi dan kontribusi perekonomian provinsi-provinsi di Pulau Jawa tahun 2024.



Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, 2024, diolah

Gambar 1. 1 Kontribusi Perekonomian Provinsi di Pulau Jawa terhadap Perekonomian Pulau Jawa dan Nasional Tahun 2024 (Persen)

Gambar 1.1 menunjukkan perbandingan pertumbuhan ekonomi dan kontribusi perekonomian enam provinsi di Pulau Jawa pada tahun 2024. Berdasarkan gambar tersebut, pertumbuhan ekonomi tahunan (c-to-c) maupun triwulan IV (y-on-y) di sebagian besar provinsi berada pada kisaran 5 persen, sedangkan Banten mencatat pertumbuhan yang relatif lebih rendah dibandingkan provinsi lainnya. Meskipun laju pertumbuhan ekonomi antarprovinsi relatif tidak jauh berbeda, kontribusi masing-masing provinsi terhadap perekonomian Pulau Jawa dan perekonomian nasional menunjukkan perbedaan yang cukup besar. DKI Jakarta memberikan kontribusi terbesar terhadap perekonomian Pulau Jawa, yaitu sekitar 29 persen, diikuti Jawa Barat sekitar 22 persen dan Jawa Timur sekitar 22 persen. Sementara itu, Jawa Tengah berkontribusi sekitar 14 persen, sedangkan DI Yogyakarta dan Banten memiliki kontribusi yang jauh lebih kecil. Pola yang sama juga terlihat pada kontribusi terhadap perekonomian nasional, di mana DKI Jakarta, Jawa Timur, dan Jawa Barat menjadi penyumbang terbesar. Perbedaan kontribusi ekonomi antarprovinsi tersebut menunjukkan bahwa aktivitas ekonomi

di Pulau Jawa masih terkonsentrasi pada beberapa provinsi tertentu, sehingga berpotensi mendorong terjadinya ketimpangan pembangunan antarwilayah.

Selain itu, ketimpangan pembangunan juga tercermin dari perbedaan tingkat PDRB per kapita sebagai indikator kesejahteraan masyarakat. Untuk menggambarkan kondisi tersebut, disajikan data PDRB per kapita antarprovinsi di Pulau Jawa pada tahun 2024 dalam Gambar 1.2.



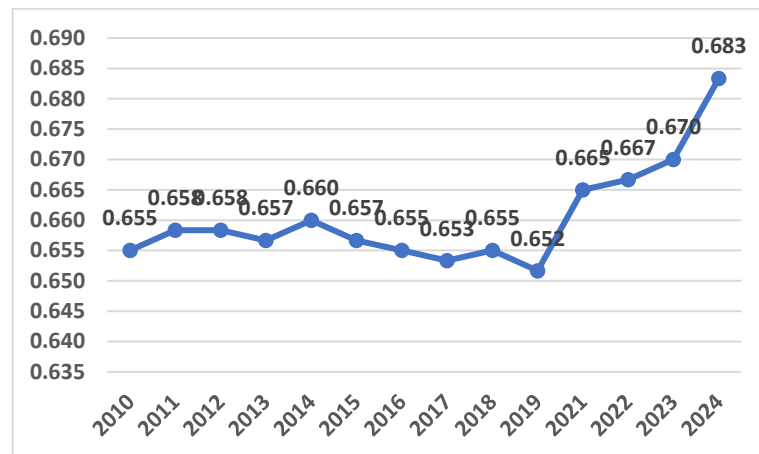
Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

Gambar 1. 2 PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Konstan 2010 antar Provinsi di Pulau Jawa tahun 2024 (Miliar Rupiah)

Gambar 1.2 menunjukkan bahwa PDRB per kapita antarprovinsi di Pulau Jawa pada tahun 2024 memiliki kesenjangan yang cukup besar. DKI Jakarta memiliki nilai PDRB per kapita yang jauh lebih tinggi dibandingkan provinsi lainnya, sedangkan provinsi seperti Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Jawa Barat memiliki nilai yang relatif lebih rendah. Perbedaan ini menunjukkan bahwa kemampuan wilayah dalam menghasilkan pendapatan per penduduk masih belum merata meskipun berada dalam satu kawasan ekonomi yang sama.

Ketimpangan tersebut selanjutnya dapat dirangkum melalui Indeks Williamson yang menggambarkan tingkat disparitas pembangunan antarprovinsi

secara kuantitatif. Indeks ini digunakan untuk melihat sejauh mana kesenjangan pembangunan yang terjadi dengan mempertimbangkan perbedaan PDRB per kapita dan jumlah penduduk antarwilayah. Dengan menggunakan ukuran ini, tingkat ketimpangan tidak hanya dapat dilihat secara parsial, tetapi juga secara menyeluruh dalam suatu kawasan. Oleh karena itu, untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai dinamika ketimpangan pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa, disajikan nilai Indeks Williamson selama periode 2010-2024 dengan tahun 2020 dikeluarkan dari pengamatan pada Gambar 1.3.



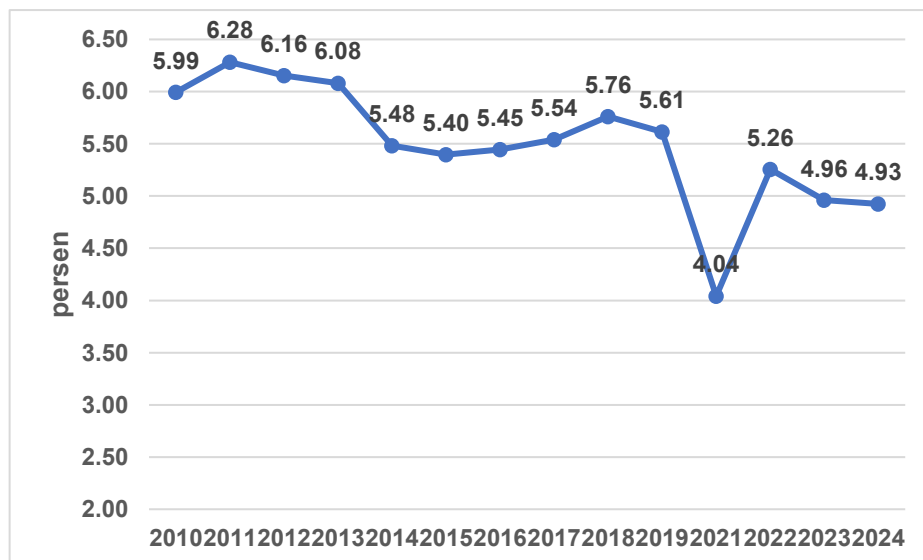
Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

Gambar 1. 3 Indeks Williamson Pulau Jawa Tahun 2010-2024 (Indeks)

Gambar 1.3 menunjukkan bahwa ketimpangan pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa yang diukur dengan Indeks Williamson berada pada kisaran sekitar 0,64-0,69 selama periode 2010-2024. Nilai indeks sempat menurun dari sekitar 0,667 pada 2011 menjadi sekitar 0,644 pada 2013, kemudian meningkat kembali dan bertahan di atas 0,67 sejak 2014 dengan kecenderungan naik hingga mencapai sekitar 0,689 pada 2024. Pola ini mengindikasikan bahwa ketimpangan pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa tidak pernah berada pada level rendah dan cenderung menguat dalam beberapa tahun terakhir, sehingga disparitas

pembangunan di Pulau Jawa masih relatif tinggi dan perlu mendapat perhatian dalam perumusan kebijakan pembangunan wilayah.

Selain melihat perbedaan kondisi antarprovinsi, penting pula untuk meninjau kinerja ekonomi Pulau Jawa secara agregat dari waktu ke waktu. Secara nasional, kelompok provinsi di Pulau Jawa dikenal sebagai kontributor utama perekonomian Indonesia dengan pertumbuhan yang umumnya berada diatas atau mendekati rata-rata nasional (Badan Pusat Statistik, 2025). Untuk memberikan gambaran mengenai dinamika tersebut gambar 1.4 menyajikan perkembangan laju pertumbuhan ekonomi Pulau Jawa periode 2010-2024 dengan tahun 2020 dikeluarkan dari pengamatan.



Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

Gambar 1. 4 Pertumbuhan Ekonomi Pulau Jawa Tahun 2010-2024 (Persen)

Berdasarkan Gambar 4.1, pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa selama periode 2010-2024 menunjukkan pola yang berfluktuasi. Pada awal periode penelitian, pertumbuhan ekonomi mengalami peningkatan dari 5,99% pada tahun 2010 menjadi 6,28% pada tahun 2011, kemudian cenderung mengalami

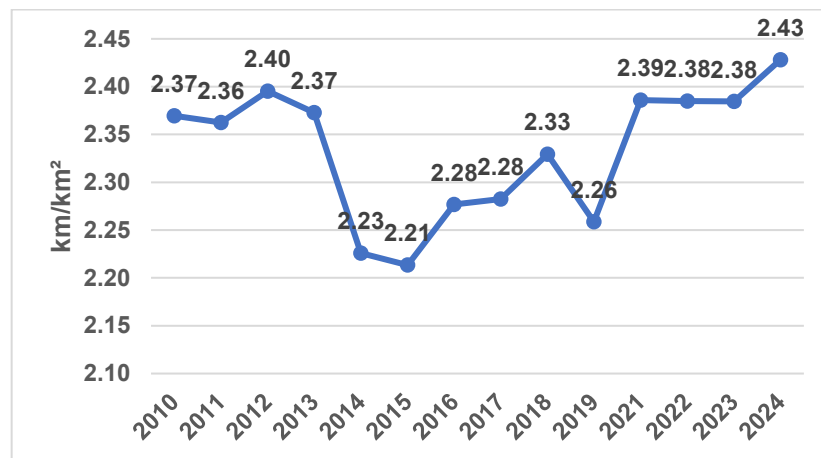
perlambatan hingga mencapai 5,40% pada tahun 2015. Selanjutnya, pertumbuhan ekonomi kembali meningkat secara bertahap menjadi 5,45% pada tahun 2016, 5,54% pada tahun 2017, dan mencapai 5,76% pada tahun 2018, sebelum sedikit menurun menjadi 5,61% pada tahun 2019. Dalam penelitian ini, nilai pertumbuhan ekonomi tahun 2020 sebesar 4,83% diperoleh dari rata-rata pertumbuhan ekonomi tahun 2019 dan 2021 karena data aktual tahun 2020 terdampak pandemi COVID-19 sehingga dianggap sebagai outlier dan berpotensi memengaruhi hasil estimasi model. Penggunaan nilai rata-rata tersebut bertujuan untuk mengurangi pengaruh nilai ekstrem sehingga analisis dapat menghasilkan estimasi yang lebih stabil. Setelah itu, pertumbuhan ekonomi tercatat sebesar 4,04% pada tahun 2021, kemudian meningkat menjadi 5,26% pada tahun 2022 seiring dengan pemulihan aktivitas ekonomi pascapandemi. Pada dua tahun terakhir, yaitu 2023 dan 2024, pertumbuhan ekonomi kembali mengalami sedikit perlambatan menjadi masing-masing 4,96% dan 4,93%, namun masih berada pada kisaran pertumbuhan yang relatif stabil. Secara keseluruhan, kondisi tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa selama periode penelitian cenderung mengalami fluktuasi yang dipengaruhi oleh berbagai kondisi ekonomi, termasuk dampak pandemi COVID-19, sebelum kembali bergerak menuju kondisi yang lebih stabil pada periode setelahnya.

Pola pertumbuhan tersebut menunjukkan bahwa meskipun secara agregat perekonomian Pulau Jawa mampu tumbuh dan pulih pasca-pandemi, tidak semua provinsi di dalamnya menikmati manfaat pertumbuhan dengan derajat yang sama. Perbedaan kapasitas wilayah dalam memanfaatkan momentum pertumbuhan ekonomi ini erat kaitannya dengan kondisi struktur dasarnya, seperti aksesibilitas

infrastruktur jalan, konsentrasi aktivitas industri, dan besarnya investasi yang masuk ke masing-masing provinsi.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu prasarana dasar yang berperan dalam memperlancar mobilitas barang, jasa, dan tenaga kerja antarwilayah. Dalam penelitian ini, kondisi infrastruktur jalan diukur melalui rasio panjang jalan terhadap luas wilayah, yang mencerminkan tingkat ketersediaan jaringan jalan dalam suatu wilayah. Rasio ini menunjukkan seberapa besar panjang jalan yang tersedia untuk melayani setiap satuan luas wilayah, sehingga dapat digunakan sebagai indikator aksesibilitas antarwilayah. Semakin tinggi nilai rasio tersebut, semakin baik tingkat ketersediaan jaringan jalan dalam mendukung aktivitas ekonomi.

Ketersediaan jaringan jalan yang memadai dapat menurunkan biaya transportasi, mempercepat distribusi, serta membuka akses wilayah terhadap pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks Pulau Jawa yang merupakan koridor utama logistik nasional, ketimpangan dalam rasio panjang jalan terhadap luas wilayah antarprovinsi berpotensi berkontribusi terhadap semakin lebarnya disparitas pembangunan wilayah (Widodo et al., 2022). Oleh karena itu, untuk menggambarkan perkembangan kondisi tersebut, disajikan rasio panjang jalan terhadap luas wilayah di Pulau Jawa selama periode 2010-2024 dengan tahun 2020 dikeluarkan dari pengamatan pada Gambar 1.5.



Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

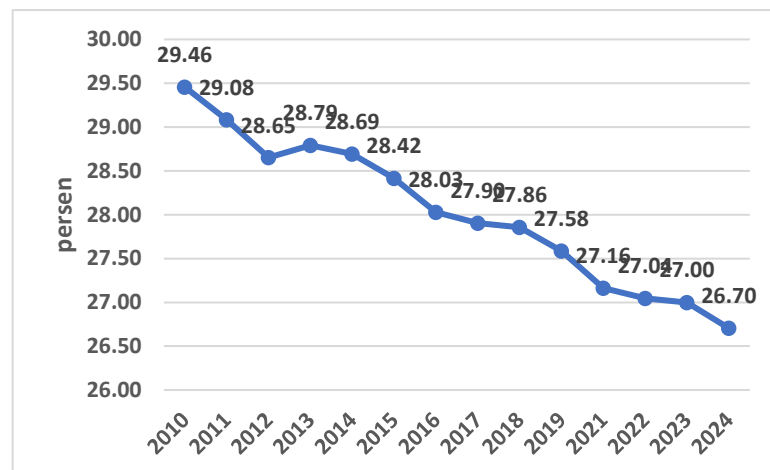
Gambar 1. 5 Rasio Panjang Jalan Terhadap Luas Wilayah di Pulau Jawa Tahun 2010-2024 (km/km^2)

Gambar 1.5 menunjukkan bahwa rasio panjang jalan terhadap luas wilayah di Pulau Jawa selama periode 2010-2024 menunjukkan pola fluktuatif dengan kecenderungan meningkat. Pada tahun 2010-2013, rasio relatif stabil di kisaran 2,36-2,40 km/km^2 , kemudian mengalami penurunan pada 2014-2015 hingga mencapai titik terendah sekitar 2,21 km/km^2 . Setelah itu, sejak 2016 hingga 2024, rasio kembali meningkat secara bertahap hingga mencapai 2,42 km/km^2 pada akhir periode. Secara keseluruhan, hal ini menunjukkan adanya perbaikan ketersediaan infrastruktur jalan yang berpotensi meningkatkan aksesibilitas antarwilayah di Pulau Jawa.

Selain faktor aksesibilitas infrastruktur jalan, struktur perekonomian di masing-masing provinsi di Pulau Jawa juga berperan penting dalam menentukan tingkat kemajuan wilayah. Salah satu karakteristik utama perekonomian di Pulau Jawa adalah besarnya kontribusi sektor industri pengolahan, terutama pada provinsi dengan basis manufaktur yang kuat. Beberapa kajian menunjukkan bahwa wilayah dengan basis industri yang besar cenderung memiliki daya saing serta kontribusi

PDRB yang lebih tinggi dibandingkan wilayah lainnya (Yusica et al., 2022). Bahkan, pada beberapa provinsi, sektor industri mampu menyumbang lebih dari 40 persen terhadap PDRB sehingga menjadi penggerak utama perekonomian daerah (Azizah & Suhartini, 2021). Perbedaan kontribusi sektor industri antarprovinsi tersebut berpotensi menimbulkan kesenjangan dalam penciptaan lapangan kerja, nilai tambah, dan kapasitas fiskal daerah.

Untuk melihat dinamika peran sektor industri pengolahan dalam jangka panjang, Gambar 1.6 menyajikan perkembangan rata-rata kontribusi sektor ini terhadap PDRB Pulau Jawa selama periode 2010-2024 dengan tahun 2020 dikeluarkan dari pengamatan.



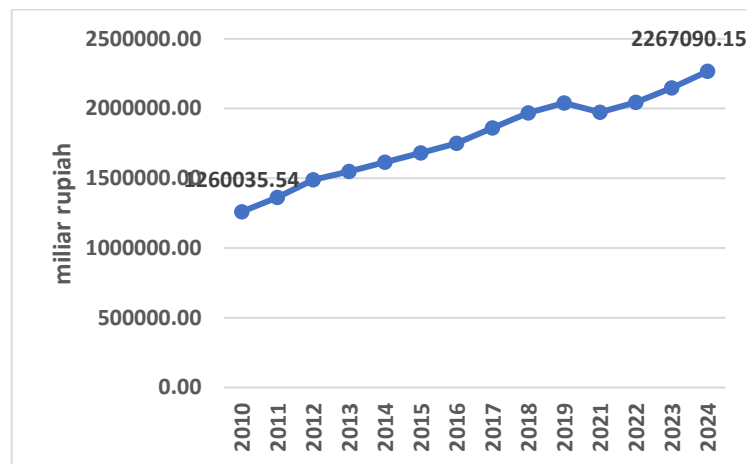
Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

Gambar 1. 6 Kontribusi PDRB Sektor Industri Pengolahan terhadap PDRB Pulau Jawa Tahun 2010-2024 (Persen)

Berdasarkan Gambar 1.6, rata-rata rasio kontribusi sektor industri di Pulau Jawa selama periode 2010-2024 menunjukkan tren yang cenderung menurun. Pada tahun 2010 kontribusi sektor industri berada pada kisaran 29 persen kemudian secara bertahap menurun hingga mencapai sekitar 27 persen pada tahun 2024, meskipun sempat mengalami sedikit peningkatan pada tahun 2013.

dan relatif stabil pada periode 2021-2022. Tren penurunan tersebut mengindikasikan bahwa peran sektor industri dalam struktur perekonomian Pulau Jawa relatif mengalami penurunan dibandingkan sektor ekonomi lainnya. Meskipun demikian, sektor industri tetap menjadi salah satu sektor yang memberikan kontribusi penting terhadap perekonomian Pulau Jawa, sehingga perubahan kontribusinya diduga dapat memengaruhi ketimpangan pembangunan antarwilayah.

Selain struktur sektoral dan kontribusi sektor industri, dinamika pembangunan ekonomi Pulau Jawa juga sangat dipengaruhi oleh investasi untuk membentuk dan menambah stok modal fisik. Dalam kerangka PDRB menurut pengeluaran, aktivitas penanaman modal fisik tercermin pada komponen Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) yang mencakup pengadaan bangunan, infrastruktur, mesin, kendaraan, serta aset tetap lainnya yang digunakan dalam proses produksi. PMTB digunakan secara luas sebagai indikator investasi fisik suatu wilayah dan menjadi salah satu faktor penting penggerak pertumbuhan ekonomi jangka panjang (Badan Pusat Statistik, 2025). Untuk melihat bagaimana perkembangan kapasitas investasi fisik di Pulau Jawa, Gambar 1.7 berikut menyajikan tren nilai PMTB Pulau Jawa periode 2010-2024 dalam miliar rupiah dengan tahun 2020 dikeluarkan dari pengamatan.



Sumber: Badan Pusat Statistik 2025, diolah

Gambar 1. 7 Perkembangan Pembentukan Modal Tetap Bruto Pulau Jawa Tahun 2010-2024 (Miliar Rupiah)

Gambar 1.7 menunjukkan bahwa nilai PMTB di Pulau Jawa mengalami tren meningkat cukup tajam sepanjang periode 2010-2024. Nilai PMTB yang pada tahun 2010 masih berada di kisaran sekitar 210.005,92 miliar rupiah terus meningkat hampir setiap tahun dan mencapai sekitar 377.848,36 miliar rupiah pada tahun 2024. Pola ini mengindikasikan adanya ekspansi kapasitas modal tetap yang berkelanjutan di Pulau Jawa, meskipun sempat terjadi perlambatan atau penurunan sementara pada tahun 2022 sebelum kembali meningkat pada tahun-tahun berikutnya. Kenaikan PMTB tersebut mencerminkan bahwa aktivitas investasi fisik di Pulau Jawa relatif aktif dan berpotensi memperkuat fondasi pertumbuhan ekonomi kawasan, sekaligus berpengaruh terhadap pola pemerataan pembangunan antarprovinsi di dalamnya.

Perbedaan kondisi antarprovinsi dan tren variabel-variabel utama yang telah diuraikan sebelumnya menunjukkan bahwa disparitas pembangunan di Pulau Jawa merupakan fenomena yang kompleks dan tidak hanya ditentukan oleh satu faktor. Indeks Williamson yang relatif tinggi dan cenderung meningkat

mengindikasikan bahwa kesenjangan antarprovinsi tetap berlangsung meskipun perekonomian tumbuh dan investasi melalui PMTB menunjukkan tren meningkat. Hal ini menunjukkan bahwa manfaat pertumbuhan dan investasi belum terdistribusi secara merata.

Berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan pembangunan wilayah belum menunjukkan hasil yang konsisten. Penelitian yang dilakukan oleh Azim et al (2022) menemukan bahwa variabel infrastruktur jalan memiliki hubungan positif namun tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan ekonomi antarwilayah di 33 provinsi di Indonesia. Sebaliknya, penelitian Putri et al (2024) menunjukkan bahwa penambahan panjang jalan berpengaruh signifikan dan negatif dalam menurunkan ketimpangan ekonomi di Provinsi Sumatera Utara, karena peningkatan ketimpangan aksesibilitas dan mobilitas penduduk mampu membuka peluang usaha baru serta mendorong pemerataan pendapatan. Perbedaan temuan tersebut mengindikasikan bahwa peran infrastruktur jalan terhadap ketimpangan Pembangunan dapat bervariasi antarwilayah dan periode pengamatan.

Pengaruh kontribusi sektor industri terhadap ketimpangan pembangunan menunjukkan temuan yang beragam dalam berbagai penelitian. Penelitian yang dilakukan oleh Azizah & Suhartini (2021) menemukan bahwa kontribusi sektor industri berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan, yang mengindikasikan bahwa peningkatan peran sektor industri cenderung memperlebar kesenjangan antarwilayah. Sebaliknya, Ginting et al (2021) menunjukkan bahwa kontribusi sektor industri memiliki hubungan positif namun tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan. Perbedaan

temuan tersebut mengindikasikan bahwa pengaruh sektor industri terhadap ketimpangan pembangunan dapat bervariasi tergantung pada karakteristik wilayah dan kondisi ekonomi yang melingkupinya, sehingga masih diperlukan kajian lebih lanjut untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif.

Hubungan antara pertumbuhan ekonomi dan investasi terhadap ketimpangan pembangunan wilayah telah dikaji dalam sejumlah penelitian. Penelitian yang dilakukan oleh Nurfifah et al (2022) menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi yang diukur melalui laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) memiliki hubungan positif namun tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan wilayah di Kota Manado, Kota Bitung, Kota Tomohon, dan Kota Kotamobagu. Pada sisi lain, investasi yang diukur melalui nilai Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) memiliki hubungan positif dan berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pembangunan wilayah di wilayah yang sama. Temuan ini mengindikasikan bahwa peran pertumbuhan ekonomi dan investasi terhadap ketimpangan pembangunan wilayah dapat berbeda meskipun dianalisis dalam konteks wilayah yang sama.

Berbagai penelitian terdahulu mengenai ketimpangan pembangunan di Indonesia umumnya menitikberatkan pada hubungan antara Indeks Williamson dan variabel makro seperti pertumbuhan ekonomi, belanja pemerintah, atau indikator sosial. Pada tingkat Pulau Jawa, sejumlah kajian telah mengkaji disparitas antarprovinsi, namun sebagian besar masih berfokus pada satu atau dua faktor penjelas dan menggunakan periode pengamatan yang relatif pendek, sehingga belum sepenuhnya menangkap dinamika ketimpangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.

Berdasarkan kondisi tersebut, masih terdapat kesenjangan penelitian dalam analisis ketimpangan pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa yang mengaitkan Indeks Williamson dengan kombinasi faktor struktural secara komprehensif. Khususnya, kajian yang menguji secara simultan pengaruh aksesibilitas infrastruktur jalan (rasio panjang jalan terhadap luas wilayah), kontribusi sektor industri, pertumbuhan ekonomi, dan investasi terhadap disparitas pembangunan antarprovinsi di Pulau Jawa masih relatif terbatas.

Sejalan dengan kesenjangan tersebut, penelitian ini menawarkan kebaruan pada beberapa aspek. Pertama, penelitian ini memfokuskan analisis pada enam provinsi di Pulau Jawa sebagai satu kesatuan kawasan ekonomi utama Indonesia. Kedua, penelitian ini mengkombinasikan empat faktor struktural utama, yaitu rasio panjang jalan terhadap luas wilayah, kontribusi sektor industri, pertumbuhan ekonomi, dan investasi sebagai variabel penjelas Indeks Williamson, sehingga diharapkan dapat menangkap peran simultan dari sisi aksesibilitas, struktur produksi, dinamika output, dan pembentukan modal tetap. Ketiga, periode kajian 2010–2024 memungkinkan analisis yang lebih komprehensif terhadap dinamika ketimpangan sebelum, saat, dan setelah pandemi.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaruh rasio panjang jalan terhadap luas wilayah terhadap ketimpangan pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa?
2. Bagaimana pengaruh kontribusi sektor industri terhadap ketimpangan Pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa?
3. Bagaimana pengaruh pertumbuhan ekonomi terhadap ketimpangan Pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa?

4. Bagaimana pengaruh investasi terhadap ketimpangan Pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis rasio panjang jalan terhadap luas wilayah terhadap ketimpangan pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa.
2. Untuk menganalisis pengaruh kontribusi sektor industri terhadap ketimpangan pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa.
3. Untuk menganalisis pengaruh pertumbuhan ekonomi terhadap ketimpangan pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa.
4. Untuk menganalisis pengaruh investasi terhadap ketimpangan pembangunan wilayah antar provinsi di Pulau Jawa.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan yang akan dicapai, maka diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat baik dalam segi teoritis maupun praktis. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pengembangan kajian ekonomi regional, khususnya mengenai determinan ketimpangan pembangunan antarwilayah di Indonesia dengan fokus pada Pulau Jawa. Dengan memasukkan rasio panjang jalan terhadap luas wilayah, kontribusi sektor industri, pertumbuhan ekonomi, dan investasi dalam satu kerangka analisis terhadap Indeks Williamson, penelitian ini dapat memperkaya literatur tentang bagaimana karakteristik struktural perekonomian daerah memengaruhi tingkat disparitas pembangunan antarprovinsi. Selain itu, penggunaan periode

pengamatan yang panjang, yakni 2010–2024, memberikan gambaran empiris yang lebih mutakhir mengenai dinamika ketimpangan sebelum dan sesudah guncangan pandemi, sehingga dapat menjadi rujukan bagi studi-studi lanjutan yang relevan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi di Pulau Jawa sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan pemerataan pembangunan wilayah. Temuan mengenai peran rasio panjang jalan terhadap luas wilayah, kontribusi sektor industri, pertumbuhan ekonomi, dan investasi terhadap ketimpangan antarprovinsi dapat digunakan untuk menyusun prioritas intervensi, seperti pengembangan jaringan jalan yang lebih merata, penguatan basis industri di daerah yang tertinggal, serta pengarahannya investasi fisik ke wilayah dengan kapasitas ekonomi yang relatif lemah. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi akademisi, mahasiswa, dan peneliti lain yang tertarik pada topik perencanaan pembangunan dan pengurangan ketimpangan wilayah di Indonesia.