

SKRIPSI
PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP
KETIMPANGAN EKONOMI INDONESIA



Disusun Oleh :

YUSLIJAR
NIM. 160604057

PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2023 M/1444 H

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Yuslijar
NIM : 160604057
Program Studi : Ilmu Ekonomi
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan Skripsi ini, saya:

1. *Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.*
2. *Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya ilmiah karya orang lain.*
3. *Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.*
4. *Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.*
5. *Mengerjakan sendiri dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.*

Bila kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya melanggar pernyataan ini, maka siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 26 Juli 2023

Yang menyatakan,



METERAI
TEMPEL

30AKX514104672


Yuslijar

PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

Pengaruh Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Indonesia

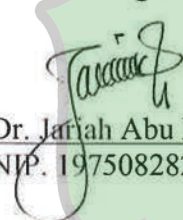
Disusun Oleh:

YUSLIJAR

NIM: 1606040537

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian Studi pada Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry

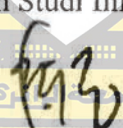
Pembimbing I


Dr. Jarrah Abu Bakar, SE., M.Si
NIP. 197508282005012001

Pembimbing II


Safarul Aafa, SE., M.Si
NIDN. 1318128701

Mengetahui
Ketua Program Studi Ilmu Ekonomi,


Cut Dian Fitri, SE., M.Si., Ak
NIP. 198307092014032002

PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

Pengaruh Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Indonesia

Disusun Oleh:

YUSLIJAR
NIM: 1606040537

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian Studi pada Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry

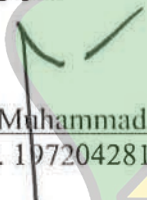
Ketua


Dr. Jarialh Abu Bakar, SE., M.Si
NIP. 197508282005012001

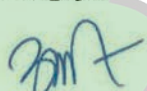
Sekretaris


Safarul Aufa, SE., M.Si
NIDN. 1318128701

Penguji I


Dr. Muhammad Adnan, SE., M.Si
NIP. 197204281999031005

Penguji II


Winny Dian Safitri, M.Si
NIP. 199005242022032001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam,


Dr. Mafas Furqani, M.Ec
NIP. 198006252009011005



**FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA
ILMIAH MAHASISWA UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Saya bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Yuslijar

NIM : 160604057

Program Studi : Ilmu Ekonomi

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh, Hak Bebas Royalti Non-Eksekutif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah:

☐ Tugas Akhir ☐ KKU ☐ Skripsi ☐

yang berjudul:

Pengaruh Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Indonesia

Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh berhak menyimpan, mengalih-media formatkan, mengelola, mendisminasikan, dan mempublikasikannya di internet atau media lain. Secara fulltext untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencatumkan nama saya sebagai penulis, pencipta dan atau penerbit karya ilmiah tersebut.

UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh akan terbebas dari segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, Dibuat di: Banda Aceh

Pada Tanggal :

Mengethui,

Penulis

Yuslijar

NIM: 160604057

Pembimbing I

Dr. Jariah Abu Bakar, SE., M.Si

NIP. 197508282005012001

Pembimbing II

Safarul Aupa, SE., M.Si

NIDN. 1318128701

ABSTRAK

Nama : Yuslijar
NIM : 160604057
Fakultas/ Prodi : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam/
Ilmu Ekonomi
Judul : Pengaruh Infrastruktur Terhadap
Ketimpangan di Indonesia
Pembimbing I : Dr. Jariah Abu Bakar, SE., M.Si
Pembimbing II : Safarul Aufa, SE., M.Si
Kata Kunci : Infrastruktur, Ketimpangan, Indonesia

Infrastruktur adalah sarana dan prasarana umum yang diberikan untuk masyarakat. Infrastruktur merupakan salah satu tolak ukur yang digunakan untuk melihat ketimpangan. Dalam penelitian ini, infrastruktur yang dijadikan indikator adalah infrastruktur jalan, infrastruktur pendidikan dan infrastruktur kesehatan. Data dalam penelitian ini merupakan data panel yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Indonesia dalam rentang waktu tahun 2018-2022. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif (*quantitative research*) yaitu jenis penelitian yang digunakan untuk menguji suatu teori, untuk menyajikan suatu fakta atau mendeskripsikan statistik, untuk menunjukkan hubungan antar variabel. Hasil penelitian ini adalah Variabel infrastruktur jalan, infrastruktur kesehatan, dan infrastruktur pendidikan memiliki pengaruh (signifikan) terhadap ketimpangan. Variabel infrastruktur jalan, kesehatan dan pendidikan secara bersama-sama (simultan) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap ketimpangan. Tidak merata nya pembangunan antar provinsi di Indonesia telah menjadi faktor utama penyumbang ketimpangan di Indonesia.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita ucapkan kepada Allah swt. yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayahNya kepada peneliti sehingga dengan rahmat Nya peneliti telah dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi Indonesia. Shalawat dan salam juga tidak lupa kita alamatkan kepada Rasulullah saw. yang telah membimbing manusia dari alam yang tidak berperadaban kepada alam yang penuh dengan akhlak dan kasih sayang.

Penulisan skripsi ini ditujukan untuk memenuhi persyaratan agar dapat menyelesaikan tugas akhir perkuliahan. Dalam menyelesaikan tulisan ini sangat banyak hambatan dan halangan yang peneliti dapati, namun dengan adanya dukungan motivasi dan bimbingan dari berbagai pihak, akhirnya peneliti dapat menyelesaikan tugas ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Oleh karena itu peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Hafas Furqani, M.Ec selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Ibu Cut Dian Fitri, SE., M.Si., AK Selaku ketua Program Studi Ilmu Ekonomi, dan seluruh Bapak/Ibu dosen beserta staff pada Program Program Studi Ilmu Ekonomi.
3. Ibu Jariah Abu Bakar, SE., M.Si selaku pembimbing I dan Bapak Safarul, SE., M.Si. selaku pembimbing II

4. Bapak Hafiz Maulana, SP., S.Hi selaku Ketua Laboratorium dan Ibu Rachmi Meutia, M.Sc. selaku asisten laboratorium Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry
5. Terima kasih kepada kedua orang tua yang senantiasa memberikan dukungan moril dan materil kepada peneliti sehingga mampu menyelesaikan tugas ini.
6. Teman-teman leting 2016 Program Studi Ilmu Ekonomi serta seluruh teman-teman organ mahasiswa baik internal maupun eksternal kampus.

Peneliti berharap agar skripsi ini bermamfaat bagi pembaca, serta kritik dan saran juga peneliti harapkan agar nantinya dapat tercipta penulisan skripsi yang lebih sempurna kedepannya.

Banda Aceh, 26 Juli 2023

Yuslijar

TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Ẓ
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	H	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	Ḍ			

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
َ	<i>Fatḥah</i>	A
ِ	<i>Kasrah</i>	I
ُ	<i>Dammah</i>	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
يَ	<i>Fatḥah</i> dan ya	Ai
وَ	<i>Fatḥah</i> dan wau	Au

Contoh:

kaifa : كيف

hauula : هؤل

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
اِيْ	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i> atau <i>ya</i>	Ā
يِ	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	Ī
يُ	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	Ū

Contoh:

qāla : قَالَ

ramā : رَمَى

qīla : قِيلَ

yaqūlu : يَقُولُ

4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua.

a. *Ta marbutah* (ة) hidup

Ta marbutah (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. Ta *marbutah* (ة) mati

Ta *marbutah* (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

raudah al-atfāl/ raudatul atfāl : رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ

al-Madīnah al-Munawwarah/ : الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ

al-Madīnatul Munawwarah

Ṭalḥah :

طَلْحَةُ

**Catatan:
Modifikasi**

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

DAFTAR ISI

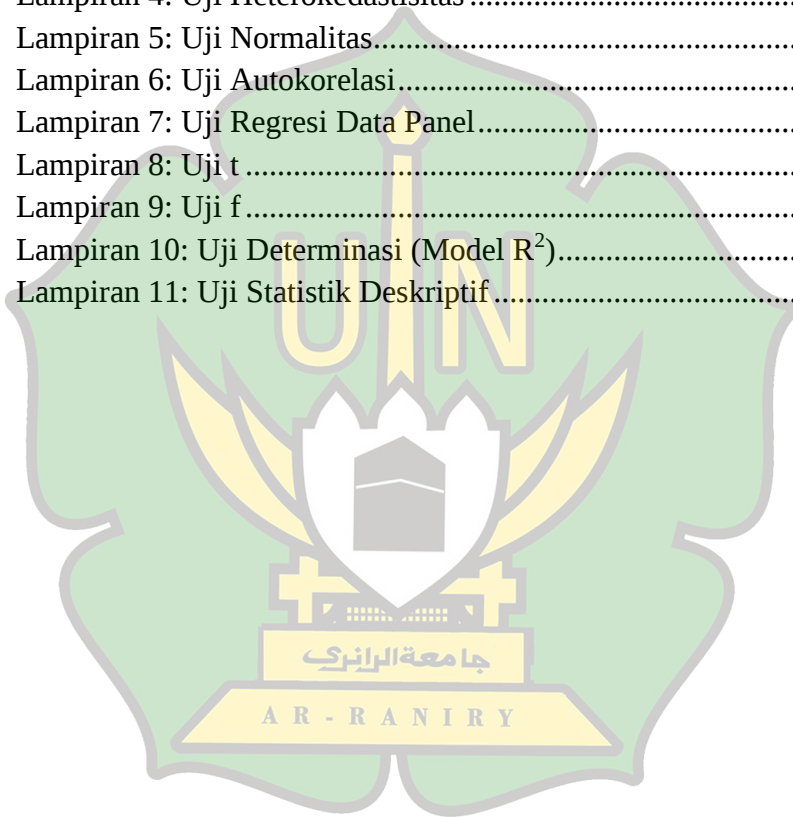
HALAMAN SAMPUL JUDUL	
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING	
LEMBAR PENGESAHAN SIDANG	
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
TRANSLITERASI ARAB – INDONESIA	viii
DAFTAR ISI	xi
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Tujuan Penelitian	9
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.5 Sistematika Pembahasan	9
BAB II : LANDASAN TEORITIS.....	11
2.1 Infrastruktur	11
2.2 Konsep Infrastruktur	11
2.3 Fungsi Dan Tujuan Infrastruktur	13
2.4 Infrastruktur Jalan	14
2.5 Infrastruktur Kesehatan	16
2.6 Ketimpangan	17
2.7 Penelitian Terkait	18
2.8 Kerangka Pemikiran	21
2.9 Penelitian Terkait	21
BAB III : METODE PENELITIAN.....	2
3.1 Jenis Penelitian	22
3.2 Jenis dan Sumber Data	22
3.3 Teknik Pengumpulan Data	22
3.4 Definisi Operasional Variabel	23
3.5 Metode Analisis Data	24

3.6 Model Estimasi Regresi Data Panel	26
3.7 Pengujian Hipotesis	27
3.8 Uji Koefesien Determinasi R^2	28
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	29
4.1 Gambaran Umum Variabel Penelitian.....	29
4.2 Regresi Data Panel.....	35
BAB V : PENUTUP.....	44
5.1 Kesimpulan	44
5.2 Saran.....	44
DAFTAR PUSTAKA	45
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	46
RIWAYAT HIDUP	58



Daftar Lampiran

Lampiran 1: Uji Chow.....	46
Lampiran 2: Uji Hausman	47
Lampiran 3: Uji Multikolinearitas.....	48
Lampiran 4: Uji Heterokedastisitas	49
Lampiran 5: Uji Normalitas.....	50
Lampiran 6: Uji Autokorelasi.....	51
Lampiran 7: Uji Regresi Data Panel.....	52
Lampiran 8: Uji t	53
Lampiran 9: Uji f	54
Lampiran 10: Uji Determinasi (Model R^2).....	55
Lampiran 11: Uji Statistik Deskriptif	57



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Ketimpangan, pemerataan, dan infrastruktur sudah lama dikenal di Indonesia, seperti program padat karya untuk berbagai pembangunan jaringan infrastruktur, seperti jalan, irigasi, listrik, telekomunikasi serta pelayanan kesehatan dan pendidikan. Timbulnya ketimpangan tersebut dikarenakan kurangnya pemerataan dalam pembangunan ekonomi. Ketimpangan pembangunan disebabkan adanya perbedaan antara wilayah satu dengan lainnya (Yeniwati, 2013).

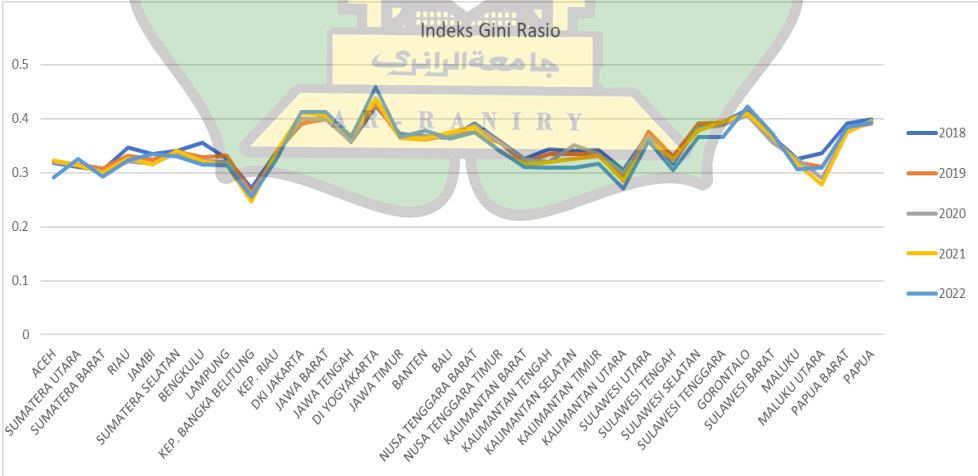
Ketimpangan wilayah adalah aspek yang universal terjadi di setiap negara miskin, negara berkembang, maupun negara maju yang mempunyai permasalahan kesenjangan pembangunan antar wilayah maupun dengan dimensi yang bermacam-macam. Pembangunan sebaiknya dapat mengembangkan layanan publik untuk mendapatkan sumber-sumber energi yang dibutuhkan agar tercapainya kesejahteraan bagi masyarakat, mendapatkan serta bisa menikmati berbagai fasilitas pelayanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, listrik, air bersih dan lain-lain, menjamin ketersediaan infrastruktur untuk kelangsungan hidup masyarakat. Suatu negara dapat dikatakan berhasil jika tingkat ketimpangan rendah pada saat kondisi pertumbuhan ekonomi meningkat.

Tingkat ketimpangan masyarakat Indonesia makin menurun pada tahun 2021. Ini tecermin dari gini rasio Indonesia yang

mencapai 0,381, turun dibandingkan pada tahun 2020 sebesar 0,385. Secara data yang tersedia di grafik, indeks gini rasio mengalami dinamika naik turun, dimana pada tahun 2019 indeks gini rasio Indonesia turun 0,4 persen dari 0.834 menjadi 0,380. Namun pada tahun 2020 mengalami kenaikan 0,5 persen menjadi 0,385 dan pada tahun 2021 kembali turun 0,4 persen menjadi 0,381, angka ini bertahan sampai pada periode 2022. Gini Rasio merupakan salah satu indikator untuk mengukur ketimpangan distribusi. Jika rasio gini semakin mendekati 1, maka ketimpangan kian tinggi. Sebaliknya, rasio gini yang semakin rendah mengindikasikan kian terjadinya pemerataan distribusi menurut data BPS (Badan Pusat Statistik).

Grafik indeks gini rasio Indonesia dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada tampilan grafik dibawah ini:

Grafik 1.1
Perkembangan gini rasio di Indonesia tahun (2018-2022)



Sumber: BPS Indonesia (2018-2022)

Berdasarkan alur grafik menunjukkan bahwa ketimpangan di Indonesia paling tinggi berada di pulau Jawa, dari tahun 2018-2022 tidak menunjukkan penurunan yang signifikan, namun demikian di provinsi DKI Jakarta ketimpangan justru lebih rendah dibanding dengan provinsi lain di pulau Jawa. Rata-rata ketimpangan di pulau Jawa berada pada angka 0,4. Di pulau Sumatera ketimpangan lebih rendah dibandingkan dari pulau Jawa dan indeks gini rasionya berada pada angka 0,3. Namun ketimpangan paling rendah di pulau Sumatera berada di provinsi Bangka Belitung berada pada angka 0,2. Di pulau Sulawesi terjadi ketimpangan paling besar dibandingkan dengan daerah Indonesia Timur lainnya. Di bagian Indonesia Timur, Maluku merupakan provinsi dengan ketimpangan terendah dibandingkan dengan seluruh provinsi yang berada di wilayah tersebut. Sementara di pulau Kalimantan tidak mengalami ketimpangan yang signifikan antar provinsi dan relatif stabil dimana angka ketimpangan rata-rata pada angka 0,3.

Indeks Gini Rasio Indonesia cenderung tidak merata pergerakannya antar provinsi, namun di setiap provinsi belum ada yang menyentuh angka 0,5 di setiap provinsi artinya ketimpangan yang terjadi tidak terlalu melebar. Karena jika indeks gini rasio semakin dekat dengan angka 1 maka artinya ketimpangan yang terjadi semakin besar, dan sebaliknya. Angka ketimpangan ini bisa terjadi perbedaan antar wilayah Indonesia karena tidak meratanya infrastruktur jalan, infrastruktur Kesehatan dan infrastruktur Pendidikan yang mendukung untuk tumbuhnya ekonomi kearah

yang positif. Dengan kurang memadai nya infrastruktur jalan maka mobilisasi barang di pulau jawa relative lebih cepat dibandingkan dengan di pulau sumatera,, Kalimantan, Sulawesi dan irian. Kurang memadai nya fasilitas Pendidikan dan Kesehatan juga berpengaruh terhadap sumber daya manusia yang dimiliki oleh suatu daerah.

Infrastruktur merupakan sarana prasarana yang sangat strategis sebagai mobilitas penduduk untuk menghubungkan suatu daerah ke daerah lain, serta peran yang penting yaitu untuk memperlancar distribusi barang dan faktor produksi antar daerah sehingga kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi yang selanjutnya akan mempercepat peningkatan aktivitas ekonomi (Krismanti, 2021). Pembangunan infrastruktur yang baik akan menjamin efisiensi, memperlancar pergerakan barang dan jasa, dan meningkatkan nilai tambah perekonomian. Dengan begitu suatu daerah bisa menjamin kemakmuran masyarakatnya, produktivitas di suatu daerah bisa meningkat dan para investor akan berinvestasi di daerah.

Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ini mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastrktur seperti jalan, listrik, irigasi/pengairan, transportasi, telekomunikasi, air dan sebagainya. Oleh karena itu, pembangunan sektor ini menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya. Ketidak cukupan infrastruktur merupakan salah satu kunci terjadinya hambatan bagi pertumbuhan ekonomi

yang lebih cepat dan mempunyai dampak kuat terhadap pertumbuhan ekonomi (Suparmoko, 2020).

Pendekatan pembangunan yang cenderung mengabaikan terjadinya ketimpangan atau kesenjangan pembangunan antar wilayah karena sangat menekankan pada pertumbuhan ekonomi makro, sehingga investasi dan sumberdaya terserap dan terkonsentrasi di perkotaan dan pusat pertumbuhan. Buruknya distribusi dan alokasi pemanfaatan sumberdaya yang menciptakan inefisiensi atau ketidakefisienan dan tidak optimalnya sistem ekonomi di satu sisi disebabkan oleh ketidakseimbangan pembangunan antar wilayah. Ketimpangan wilayah pada akhirnya menimbulkan permasalahan dalam konteks makro yang sangat merugikan proses pembangunan yang ingin dicapai dalam suatu negara. (Rustiadi 2018).

Keberhasilan pengembangan wilayah dilihat sebagai kesuksesan pembangunan wilayah dengan tiga indikator. 1) Produktivitas, yang dapat diukur dari perkembangan kinerja suatu institusi beserta aparaturinya. 2) Efisiensi, yang terkait dengan meningkatnya kemampuan teknologi/sistem dan kualitas sumber daya manusia dalam pelaksanaan pembangunan. 3) Partisipasi masyarakat yang dapat menjamin kesinambungan pelaksanaan suatu program di suatu wilayah. Pembangunan ekonomi daerah dilakukan oleh pemerintah daerah untuk merangsang pertumbuhan ekonomi wilayah dengan cara membentuk pola kemitraan dengan sektor swasta dalam pengelolaan sumber daya guna membuka lapangan

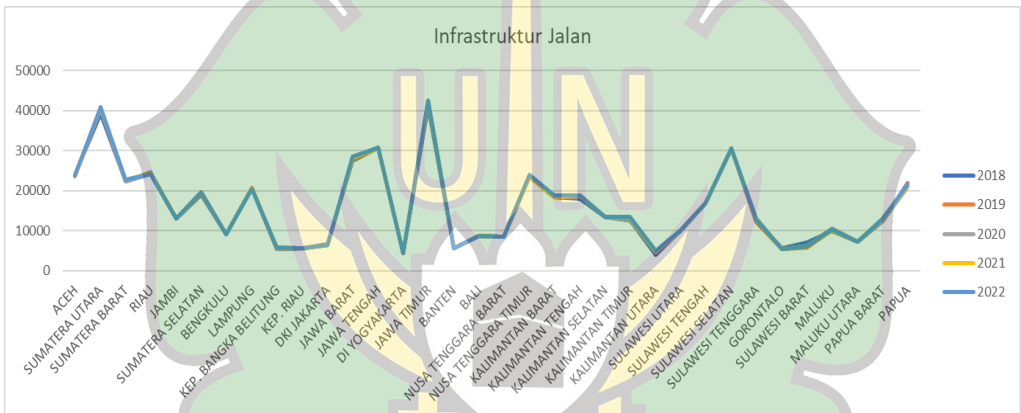
kerja baru dan peningkatan pendapatan masyarakat. (Wahidin, 2021).

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional dan regional. Infrastruktur juga mempunyai peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu Negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energy. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Suratno dan Sumadiasa, 2016).

Menurut hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya, dimunculkan bahwa infrastruktur jalan merupakan salah satu pemicu kelancaran transaksi ekonomi di suatu daerah. Jika infrastruktur jalan rusak maka akan mengakibatkan proses transaksi tersebut menjadi tidak lancar sehingga menghambat proses transaksi ekonomi di suatu daerah. Oleh sebab itu infrastruktur jalan merupakan hal yang sangat penting untuk kelancaran ekonomi. (Lisnawati, 2021). Jadi bisa disimpulkan bahwa perpanjangan jalan akan membantu pertumbuhan ekonomi per kapita maupun daerah sehingga dapat mengurangi ketimpangan dalam masyarakat. Infrastruktur jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat memudahkan segala akses

dan aktivitas yang dilakukan masyarakat. Oleh karena itu infrastruktur jalan dapat membantu tingkat kesejahteraan pada masyarakat. Berdasarkan data BPS diketahui bahwa infrastruktur jalan (KM) di Indonesia mengalami dinamika seperti yang terlihat pada grafik 1.2 Panjang jalan di seluruh provinsi yang ada di Indonesia dapat dilihat di bawah ini:

Grafik 1.2
Panjang Jalan Antar Provinsi di Indonesia



Sumber: Sumber: BPS Indonesia (2018-2022)

Menurut data BPS Transportasi, panjang jalan Indonesia pada tahun 2018 adalah 540 252 km, namun pada tahun 2020 terjadi perpanjangan jalan di setiap Provinsi Indonesia sepanjang 545 155 km, sedangkan di tahun 2022 panjang jalan sebesar 549 161 km, peningkatan perpanjangan jalan yang terjadi di Indonesia itu menunjukkan bahwa pemerintah sangat memperhatikan tingkat panjang jalan di setiap tahunnya. Tingkat panjang jalan paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi

Kalimantan Utara yaitu km 4 006 km- 4 973 km, sedangkan panjang jalan tingkat paling tinggi pada tahun 2018-2022 iyalah Provinsi Jawa Timur dengan panjang jalan 40 963 km - 42 422 km. Dengan semangkin bagus dan panjang jalan maka akses transportasi akan semangkin jauh dan juga mempermudah msyarakat dalam meningkatkan distribusi.

Badan pusat statistik menjelaskan Sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sebagai bagian dari sistem perekonomian, transportasi memiliki fungsi sangat penting dalam pembangunan nasional. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tiga tujuan yaitu: mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan juga mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa keseluruh pelosok nusantara. Dalam hal ini dapat disebut jika kita tingkat panjang jalan juga berpengaruh terhadap ketimpangan, dikarenakan panjang jalan akan berpengaruh terhadap hambatan suatu daerah dalam mendistribusikan barang dan jasa di setiap provinsi di indonesia

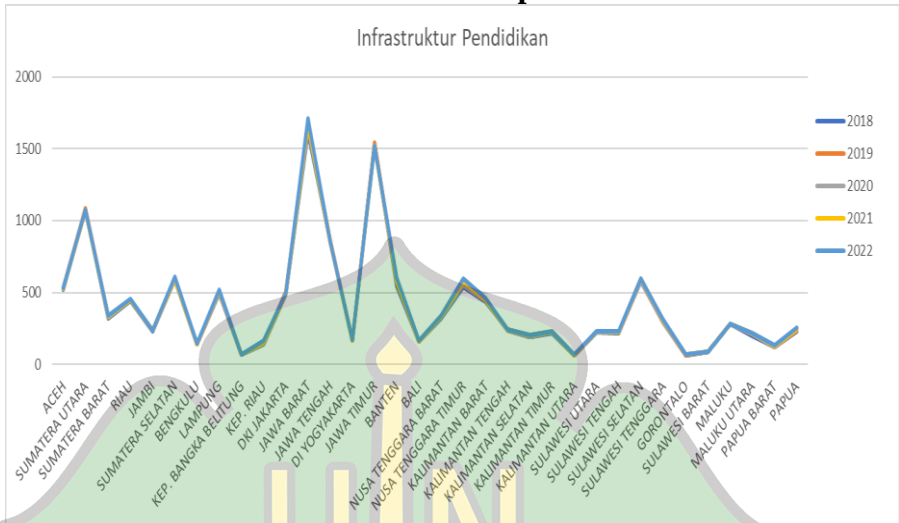
Negara yang maju adalah negara yang memiliki penduduk yang memadai dan berkesinambungan, serta sumber daya alam yang melimpah, dan transportasi yang lancar. transportasi merupakan penghubung antara komoditas/barang hasil produksi dan konsumen.

Untuk meningkatkan output dan distribusi ekonomi masyarakat suatu wilayah diperlukan satu akses yang baik, yang tentunya disediakan oleh pemerintah pusat yaitu Pelayanan umum atau pelayanan publik. Pelayanan umum sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Mobilitas yang tinggi mencerminkan kelancaran distribusi serta waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana barang tersebut kurang bermanfaat ke lokasi yang memiliki manfaat lebih besar akan semakin cepat. Semakin tinggi mobilitas maka semakin tinggi pula produktivitasnya (Hermansyah, 2017). Dengan semakin baiknya pelayanan publik akan menunjang peningkatan mobilitas dan kinerja masyarakat yang akhirnya akan meningkatkan perekonomian suatu negara.

Selain infrastruktur jalan, infrastruktur Pendidikan juga merupakan faktor yang sering terjadi ketimpangan, sehingga tingkat pemerataan infrastruktur Pendidikan perlu diperhatikan agar tidak terjadi ketimpangan dalam mendapatkan akses layanan Pendidikan bagi warga negara Indonesia. Tingkat Pendidikan akan berpengaruh terhadap kesempatan setiap individu untuk mendapatkan pekerjaan dengan upah yang layak yang berdampak pada kesejahteraan mereka. Menurut data BPS jumlah sekolah jenjang SMA dapat dilihat pada grafik 1.3 di bawah ini:

Grafik 1.3

Infrastruktur Pendidikan pada tahun 2018-2022



Sumber: BPS Indonesia tahun 2018-2022

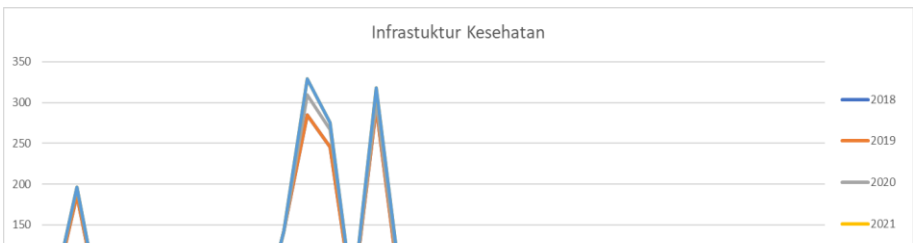
Menurut data BPS infrastruktur pendidikan Indonesia pada tahun 2018 iyalah 13 683 unit, pada tahun 2021 terjadi penambahan unit infrastuktur Pendidikan di setiap Provinsi Indonesia sebanyak 13 995 unit, sedangkan di tahun 2022 juga terjadi peningkatan yang signifikan dimana jumlah pembangunan rumah sekolah meningkat sebanyak 14 236 unit, peningkatan infrastuktur yang terjadi di indonesia itu menunjukin bahwa pemerintah sangat memperhatikan tingkat pembangunan sekolah disetiap tahunnya. Tingkat infrastruktur paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kalimantan utara yaitu 60 – 67 unit, sedangkan infrastuktur paling tinggi pada tahun 2018-2022 iyalah Provinsi Jawa Barat dengan jumlah infrastuktur sebanyak 1 615 – 1 711 unit. Oleh karena itu infrastuktur Pendidikan juga garda depan yang mempengaruhi ketimpangan di Indonesia, dimana tingkat

Pendidikan yang tidak merata membuat rendahnya tingkat kesejahtraan di Indonesia. Maka tidak meratanya infrastruktur Pendidikan dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya ketimpangan di Indonesia.

Selain infrastruktur jalan dan Pendidikan, infrastruktur Kesehatan adalah hal yang tidak boleh terjadi ketimpangan, karena selain Pendidikan, Kesehatan merupakan hak dasar setiap warga negara. Infrastruktur kesehatan juga menjadi salah satu kunci dalam mencapai pembangunan kesehatan. World Health Organization (1958), kesehatan sebagai sebuah kondisi kesejahtraan, bukan hanya kelemahan fisik ataupun sekedar terbebas dari penyakit. Infrastruktur kesehatan yang dibutuhkan diantaranya kesehatan fisik dan non fisik. Infrastruktur non fisik salah satunya dengan tersedianya tenaga medis di rumah sakit, klinik, puskesmas, dan sebagainya. Infrastruktur fisik kesehatan diantaranya bangunan rumah sakit, klinik, puskesmas, apotik, obat, dan sebagainya.

Rumah sakit umum merupakan salah satu sarana infrastruktur fisik. Setiap provinsi memiliki rumah sakit umum yang tersebar di beberapa kabupaten/kota, untuk memudahkan setiap masyarakat mendapatkan fasilitas kesahatan yang disediakan pemerintah. Menurut data BPS infrastruktur Kesehatan dapat dilihat pada grafik 1.4 di bawah ini:

Grafik 1.4
Infrastruktur Kesehatan di Indonesia



Sumber: BPS Indonesia 2018-2022

Menurut data BPS kesehatan, infrastruktur Kesehatan pada tahun 2018 ialah 2 269 unit, pada tahun 2020 terjadi peningkatan yang signifikan di setiap Provinsi Indonesia sebanyak 2 423 unit, sedangkan di tahun 2022 infrastruktur Kesehatan juga mengalami peningkatan sebanyak 2 514 unit, peningkatan infrastruktur yang terjadi di Indonesia itu menunjukkan bahwa pemerintah sangat memperhatikan infrastruktur kesehatan di setiap tahunnya. Tingkat infrastruktur kesehatan paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kalimantan utara yaitu 10 – 11 unit, sedangkan tingkat infrastruktur kesehatan paling tinggi pada tahun 2018-2022 ialah Provinsi Jawa Timur sebanyak 293-318 unit. Berdasarkan dinamika pergerakan grafik di atas diketahui bahwa jumlah infrastruktur Kesehatan di pulau Jawa lebih banyak dibandingkan dengan jumlah infrastruktur Pendidikan di Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Oleh sebab itu ketimpangan dalam

bidang Kesehatan tersebut dianggap menjadi salah satu penyumbang ketimpangan di Indonesia

Penelitian yang dilakukan oleh Safitri (2016) yang berjudul “Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Sektor Kesehatan, Pendidikan dan Infrastruktur terhadap Indeks Pembangunan Manusia di Provinsi Aceh”. Hasil dari penelitian ini ialah pengeluaran pemerintah sektor infrastruktur berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap indeks pembangunan manusia. Dan hasil penelitian mengenai pengeluaran pemerintah sektor kesehatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap indeks pembangunan manusia.

Indonesia terdiri atas 35 Provinsi memiliki latar belakang perbedaan antar wilayah. Perbedaan ini berupa perbedaan karakteristik alam, sosial, ekonomi, dan sumber daya alam yang penyebarannya berbeda disetiap Provinsi. Perbedaan tersebut menjadi hambatan dalam pemerataan pembangunan ekonomi dikarenakan terkonsentrasinya suatu kegiatan perekonomian yang berdampak meningkatnya pertumbuhan ekonomi di beberapa Provinsi atau wilayah yang memiliki sumber daya alam yang melimpah. Kekayaan alam yang dimiliki seharusnya dapat menjadikan nilai tambah dalam meningkatkan pembangunan ekonomi. Kelebihan yang dimiliki tersebut diharapkan memberikan dampak menyebar (*spread effect*). Hanya saja kekayaan alam ini tidak dimiliki oleh seluruh kabupaten di Provinsi Indonesia secara merata. Hal inilah yang menjadi salah satu penyebab timbulnya ketimpangan atau kesenjangan antar daerah.

Alasan melakukan penelitian dan motivasi penelitian tentang infrastruktur ini di Indonesia yaitu: 1) Diharapkan dengan adanya pembenahan infrastruktur maka akan mengurangi ketimpangan antar provinsi di Indonesia. 2) Jika infrastruktur telah tersedia secara merata maka ketimpangan antar provinsi akan berkurang. Karena peningkatan pengembangan infrastruktur maka akan berakibat pada rendahnya indeks gini rasio sebagai skala pengukuran ketimpangan. 3) Dengan adanya infrastruktur yang memadai di bidang jalan, Kesehatan dan pendidikan diharapkan dapat mengurangi ketimpangan terhadap hak-hak dasar warga negara.

Berdasarkan apa yang telah diutarakan diatas, maka sangat termotivasi bagi penulis untuk melakukan suatu penelitian dengan mengangkat judul sebagai berikut: “Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Indonesia”.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan di Indonesia?
2. Bagaimana pengaruh infrastruktur Pendidikan terhadap ketimpangan di Indonesia?
3. Bagaimana pengaruh infrastruktur kesehatan terhadap ketimpangan di Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah di uraikan, maka dapat diuraikan tujuan dalam melakukan penelitian, diantaranya :

1. Mengetahui pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan di Indonesia.
2. Mengetahui pengaruh infrastruktur Pendidikan terhadap ketimpangan di Indonesia.
3. Mengetahui pengaruh infrastruktur kesehatan terhadap ketimpangan di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah ilmu pengetahuan pada umumnya, dan khususnya tentang kajian pengaruh infrastruktur terhadap ketimpangan di Indonesia, baik kalangan masyarakat maupun di kalangan mahasiswa FEBI UIN Ar-Raniry.

1.4.1 Mamnfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, yaitu:

- (1) Bagi masyarakat penelitian ini menjadi bahan informasi terkait pentingnya infrasturktur untuk mengurangi ketimpangan di Indonesia
- (2) Bagi pembaca, penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan atau sebagai referensi untuk penelitian yang selanjutnya, terkait pentingnya infrasturktur untuk mengurangi ketimpangan di

Indonesia

- (3) Bagi penulis, karya ini dapat bermanfaat sebagai penambah wawasan pengetahuan terutama tentang pentingnya infrastruktur untuk mengurangi ketimpangan di Indonesia.

1.5 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian ini dibagi menjadi lima bab yang saling berkaitan antara satu dengan yang lain. Sebelum memasuki bab pertama dapat didahului dengan antara lain yaitu: halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan keaslian, halaman motto, halaman persembahan, halaman kata pengantar, halaman daftar isi, halaman daftar dan abstrak.

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab pertama atau pendahuluan yang berisi beberapa sub bab yaitu: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika pembahasan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Pada bab kedua atau tinjauan pustaka dan landasan teori dapat membuat uraian tentang teori yang relevan dengan pokok pembahasan, penemuan penelitian terdahulu yang terkait dengan tema pembahasan kerangka berpikir.

BAB III: METODE PENELITIAN

Pada bab ketiga metode penelitian yang dapat memuat secara rinci mengenai metode yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu: jenis dan pendekatan penelitian, populasi dan sampel penelitian, teknik pengumpulan data serta analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab keempat atau hasil dan pembahasan yang berisi tentang hasil penelitian terkait pengaruh infrasturktur dan pengangguran terhadap ketimpangan ekonomi provinsi Indonesia.

BAB V: PENUTUP

Pada bab kelima atau penutup yang berisi tentang kesimpulan atas pengujian dan saran dari hasil penelitian dan pembahasan hasil penelitian. Dan bagian akhir skripsi ini berisi daftar pustaka, dan lampiran-lampiran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Infrastruktur

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2015 pada pasal 1 nomor 4 dan 5 menjelaskan bahwa infrastruktur merupakan sistem, fasilitas teknis, perangkat keras dan perangkat lunak, fisik yang diperlukan untuk melakukan pelayanan terhadap masyarakat serta mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi serta sosial masyarakat tetap berjalan dengan baik. Penyediaan infrastruktur merupakan kegiatan yang meliputi pekerjaan konstruksi yang membangun ataupun meningkatkan kemampuan dari infrastruktur dan kegiatan yang mengelola infrastruktur serta pemeliharaan infrastruktur dalam meningkatkan kemanfaatan infrastruktur.

Pengertian lain dari infrastruktur dapat mengarah pada kerangka kerja organisasional dan termasuk pula fasilitas kapital fisik, yang terpenting untuk organisasi masyarakat dan pembangunan ekonomi mereka yaitu pengetahuan dan teknologi. Undang-undang yang meliputi infrastruktur, sistem distribusi dan perawatan air, sistem pendidikan dan Kesehatan publik, pengolahan dan pembuangannya, limbah dan pengumpulan sampah, sistem komunikasi, sistem utilitas publik dan transportasi, sistem keselamatan publik.

2.2 Konsep Insfrastruktur

Infrastruktur dapat dibedakan menjadi dua bagian yaitu infrastruktur sosial dan ekonomi. Menurut (Sianturi dalam Familoni, 2022) infrastruktur ekonomi dapat berupa telekomunikasi, suplai air bersih, *utilitas* publik, saluran pembuangan dan sanitasi dan gas. Dan termasuk juga proyek transportasi berupa jalan kereta api, jalain air atau *waterway*, angkutan kota, dan bandara serta pekerjaan umum, seperti jalan, bendungan, kanal, drainase, dan irigasi. Lalu pada infrastruktur sosial dapat dibedakan menjadi dua yaitu infrastruktur Kesehatan dan Pendidikan. Mengenai pada pembahasan infrastruktur cenderung mengarah kepada pembahasan barang publik. Yang dijelaskan juga oleh Stiglizt (2000) menyantakan bahwa beberapa infrastruktur merupakan salah satu barang publik seperti jalan tol yang di berikan oleh pemerintah walaupun infrastruktur ini bukanlah murni barang publik (*impure public goods*).

Ada dua ciri utama penggunaan barang publik (konsumsi barang publik) yaitu *non-excludable rivalry* (tidak ada orang yang dapat di kecualikan dari penggunaan barang tersebut) dan *non rivalry*. (konsumsi dari sebuah barang tidak akan mengurangi ketersediaan barang tersebut untuk orang lain) Yang berupa sifat rivalitas (persaingan) dalam menggunakan atau mengkonsumsi suatu barang jadi yaitu apabila suatu barang digunakan oleh seseorang, maka orang

lain tidak dapat menggunakan barang tersebut. Apabila seseorang menggunakan/mengkonsumsi suatu barang dan orang lain menggunakan barang tersebut dan tidak terjadi persaingan. Dengan kata lain, apabila kondisi sebaliknya, adalah pada saat seseorang tidak mampu untuk menahan orang lain menggunakan barang tersebut untuk bersama-sama, barulah barang itu bisa dikatakan dengan barang publik.

Definisi dari eksternalitas yaitu sebuah kondisi apabila suatu tindakan pada satu pihak yang mempengaruhi nilai guna dari pihak lainnya yang bukan pelaku. Secara teori bentuk eksternalitas ada dua tanpa termasuk harga, yaitu eksternalitas negatif dan positif. Pada eksternalitas negatif lebih bersifat *overproduction* sedangkan eksternalitas positif lebih bersifat *undersupply* (Stiglitz, 2000). Yang dimaksud dengan *overproduction* yaitu kondisi dimana apabila perhitungan biaya produksi suatu barang tidak dimasukkan ke dalam biaya sosial akan mengakibatkan biaya dari produksi yang sudah ada (secara privat) akan lebih kecil. Artinya barang yang sudah di produksi akan lebih banyak, barang yang di produksi secara optimal seharusnya lebih sedikit dikarenakan seharusnya biaya sosial telah dimasukkan (Mankiw, 2014).

Sedangkan yang dimaksud dengan *undersupply* yaitu kondisi sebaliknya, permintaan sebuah barang yang telah di gambarkan dari kurva permintaan dengan tidak merefleksikan

nilai sosial dari sebuah barang itu. *Sosial-value* (kurva nilai sosial) terletak di atas kurva permintaan dikarenakan nilai sosial dari sebuah barang itu lebih besar di bandingkan dengan nilai privatnya. Dilihat dari sisi sosial, jumlah optimum yang harus diberikan yaitu pada saat kurva nilai sosial dengan kurva penawarannya berpotongan. Pada dasarnya hal ini akan mengakibatkan sebuah kuantitas optimum yang secara lebih besar sosialnya di bandingkan kuantitas optimum yang nilai privatnya menjadi penentu.

Canning, D. & Pedroni, P. (2004) ia mengatakan bahwa sifat eksternalitas di miliki oleh infrastruktur. Semua infrastruktur seperti Kesehatan, jalan, Pendidikan dan sebagainya bersifat eksternalitas positif. Fasilitas yang telah diberikan dari berbagai infrastruktur memberikan dukungan berupa eksternalitas positif untuk dapat memberikan peningkatan produktivitas dalam proses produksi disemua input. Efek limpahan (*spillover effect*) merupakan eksternalitas positif yang ada pada infrastruktur dalam meningkatkan suatu produksi pada perusahaan-perusahaan.

2.3 Fungsi dan Tujuan Infrastruktur

Fungsi dari infrastruktur dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 yang menjelaskan bahwa fungsi dan tujuan dari penyediaan infastruktur ialah untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional, sehingga

dapat menyejahterakan masyarakat, serta dapat meningkatkan daya saing yang dimiliki Indonesia dalam menghadapi persaingan global.

Berdasarkan pengertian diatas maka fungsi utama infrastruktur yaitu (Arsyad, 2010)

- a. Memudahkan proses pelaksanaan pekerjaan sehingga bisa menghemat banyak waktu.
- b. Dapat meningkatkan produktifitas baik jasa dan barang, serta hasil kerja lebih terjamin dan berkualitas.
- c. Lebih sederhana/memudahkan para pelaku/pengguna.
- d. Susunan ketepatan stabilitas para pekerja lebih terjamin, dan menimbulkan rasa nyaman bagi setiap orang-orang yang berkepentingan.
- e. Membangkitkan rasa puas bagi orang-orang yang berkepentingan yang menggunakannya.

Prioritas pada pembangunan nasional ditujukan pada pembangunan infrastruktur pada koridor-koridor ekonomi yang memiliki daya dukung dan gerak yang sangat efektif dan sudah memiliki daya dukung dan gerak yang efektif dan memiliki manfaat yang tinggi serta berantai terhadap daya tumbuh ekonomi keadilan yang bersosial. Selain itu juga, pembangunan pada infrastruktur juga untuk dapat memenuhi daya saing pada perekonomian nasional. Prioritas ini juga ditunjukkan terhadap pencapaian kelangsungan energi yang menjadi ketahanan pertumbuhan pembangunan nasional.

Tujuan pembangunan infrastruktur yaitu (RKP Presiden RI, 2010) :

- a. Peningkatan kapasitas, kuantitas dan kualitas berbagai penunjang infrastruktur pada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi.
- b. Pembangunan percepatan irigasi untuk rangka mendukung ketahanan pembangunan nasional.
- c. Percepatan penyediaan air baku di suatu wilayah atau daerah.
- d. Keterhubungan antar wilayah menjadi meningkat dalam mendukung dari berbagai serktor perkembangan ekonomi.
- e. Ketahanan energi menjadi meningkat.

2.4. Infrastruktur Jalan

Undang-Undang RI No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan, pasal 1 nomor 4 menjelaskan jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi diantaranya segala dari bagian jalan, termasuk diantaranya bangunan pelengkap serta perlengkapannya yang diperuntukkan untuk lalu lintas, berada dipermukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan air, diatas permukaan tanah, serta di atas permukaan air, terkecuali jalan kereta api, jalan kabel dan jalan lori.

Infrastruktur jalan ialah jalan dalam bentuk apapun yang dapat dilalui secara terbuka dalam menjalankan aktivitas umum masyarakat. Untuk pengaturan dari

penggunaan jalan terbuka ini terbagi kedalam beberapa kelas. Pembagian kelas ini didasarkan pada kebutuhan transportasi, dimana pemilihan jenis angkutan yang secara tepat dengan mempertimbangkan beberapa keunggulan karakteristik pada masing- masing jenis angkutan, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor, perkembangan teknologi bermotor, serta konstruksi jalan (Badan Pusat Statistik, 2021).

Infrastruktur jalan yang dibangun di atas permukaan bumi yang sengaja dibuatkan oleh manusia dengan bentuk, konstruksi, serta ukuran-ukurannya sehingga jalan dapat digunakan untuk mengangkut barang- barang dari tempat satu ke tempat lainnya dengan lebih cepat dan mudah, lalu lintas orang, dan lainnya.

Kesimpulannya, bahwa salah satu sarana penunjang terbukanya lapangan pekerjaan yang dibutuhkan. Karena infrastruktur dapat menjadi pilar dalam kelancaran proses aktifitas yang dilakukan dalam melancarkan aktifitas-aktifitas sehingga memadai untuk membuka lapangan pekerjaan di tempat tersebut. Hal ini dapat dibuktikan dengan kondisi jalan menentukan kelancaran arus barang, manusia, jasa, informasi dan uang dari satu zona pasar lainnya, hal ini akan memungkinkan harga barang dan jasa menjadi lebih murah sehingga sebagian rakyat Indonesia yang berpenghasilan lebih

rendah dapat membelinya. Oleh karena itu dalam hal ini infrastruktur jalan menjadi penetralisir harga-harga barang dan jasa antar daerah.

Menurut Ikhsan (2004) jalan raya dipengaruhi dengan adanya biaya variabel dan biaya tetap. Apabila infrastruktur yang dibangun oleh sektor swasta dapat meningkatkan biaya secara signifikan maka biaya pada suatu kegiatan ekonomi akan menjadi sangat mahal sehingga pada kegiatan-kegiatan ekonomi yang secara potensial dan berkembang mempunyai keunggulan komperatif menjadi tidak dapat terealisasi karena ketiadaan infrastruktur.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 34 tahun 2006 tentang jalan dijelaskan pada pasal 5 dan 7 mengenai pengelompokan jalan, diantaranya ialah :

a. Jalan Nasional

Jalan ini terdiri dari jalan arteri primer, jalan kolektor primer yang menghubungkan antara ibukota dan provinsi, jalan tol, jalan strategis nasional. Penyelenggaraan jalan nasional ini ialah kewenangan kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang dalam pelaksanaannya ruas-ruas jalan nasional ditetapkan oleh menteri pekerjaan umum dan perumahan

rakyat dalam bentuk surat keputusan oleh menteri PUPR.

b. Jalan Provinsi

Proses penyelenggaraan jalan provinsi ini merupakan sebuah kewenangan yang dilakukan pemerintah provinsi. Jalan provinsi ini terdiri dari jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota kabupaten atau kota, jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibukota kabupaten ataupun kota, jalan di daerah khusus ibukota Jakarta, dan jalan strategis provinsi.

c. Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan pada jalan kabupaten ini merupakan kewenangan yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten. Jalan kabupaten ini terdiri dari jalan lokal primer yang menghubungkan antara ibukota kabupaten dengan pusat desa, ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibu kota dengan kecamatan, antar desa, serta antar ibukota kecamatan dengan desa, jalan strategis kabupaten, jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota.

d. Jalan Kota

Jalan kota ialah jalan umum yang jaringan jalan sekundernya didalam kota, merupakan sebuah kewenangan yang dilakukan oleh pemerintah kota. Serta

ruas-ruas jalan kota ditetapkan oleh walikota dengan surat keputusan oleh walikota.

e. Jalan Desa

f. Jalan desa merupakan jalan lingkungan primer serta jalan lokal primer yang tidak termasuk pada jalan kabupaten pada kawasan perdesaan, dan merupakan jalan umum yang menghubungkan antar kawasan atau permukiman didalam desa.

2.5 Infrastruktur Kesehatan

Menurut Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2018 pada Pasal 1 nomor 2 yang membahas tentang Infrastruktur Kesehatan dimana dalam penyediaannya merupakan suatu kegiatan yang meliputi dari pekerjaan konstruksi dalam membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan kegiatan pengelolaan infrastruktur serta pemeliharaan infrastruktur dalam rangka untuk meningkatkan kemanfaatan infrastruktur pada sektor kesehatan.

Pembangunan pada bidang kesehatan atau pembangunan infrastruktur kesehatan meliputi dari seluruh siklus atau tahapan pada kehidupan manusia. Apabila pembangunan berjalan dengan baik maka dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat. Dalam mempertimbangkan bahwa pembangunan pada bidang kesehatan merupakan sebuah bagian yang sangat

penting guna untuk meningkatkan sumber daya manusia penduduk Indonesia, maka program-program kesehatan sudah dimulai dan lebih di prioritaskan kepada pentingnya pembangunan bidang kesehatan (Badan Pusat Statistik, 2021).

Bahwa pembangunan infrastruktur kesehatan merupakan salah satu upaya yang dilakukan untuk pembangunan nasional yang di butuhkan pada semua bidang kehidupan. Tujuan dari pembangunan infrastruktur kesehatan ialah untuk meningkatkan kesadaran dan kemampuan dan kemauan untuk hidup sehat pada setiap orang sehingga dapat terwujud tingkat kesehatan masyarakat yang optimal. Oleh karena itu, pembangunan kesehatan menjadi salah satu hal utama dalam meningkatkan kualitas sumber daya manusia demi mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional.

Tujuan pembangunan infrastruktur kesehatan yang tercantum dalam rencana strategis yaitu adanya terselenggara program ataupun kegiatan pembangunan infrastruktur kesehatan dengan jaminan tercapainya derajat kesehatan masyarakat yang lebih baik. Arah kebijakan pembangunan infrastruktur kesehatan menurut Departemen Kesehatan RI (2004) meliputi hal-hal yang dapat meningkatkan dan memelihara mutu lembaga serta pelayanan kesehatan dengan melakukan pemberdayaan sumber daya manusia secara berkelanjutan dan meningkatkan sarana prasarana dalam bidang medis, termasuk fasilitas kesehatan yang dapat

dijangkau oleh masyarakat atau pun pembangunan infrastruktur kesehatan yang merata. Pelayanan kesehatan dapat dijangkau melalui rumah sakit, puskesmas, pondok bersalin desa, posyandu, puskesmas pembantu, serta pelayanan kesehatan lainnya diharapkan dapat meningkatkan kesehatan masyarakat sebagai guna untuk mewujudkan pembangunan pada bidang kesehatan yang merata, pembangunan infrastruktur kesehatan, baik dari kualitas maupun kuantitas dapat mendorong peningkatan kualitas sumber daya manusia.

Disebutkan pada Peraturan Menteri Kesehatan RI Nomor 40 Tahun 2018 pada Pasal 4 Nomor 1 bahwa infrastruktur kesehatan dapat berupa rumah sakit, puskesmas atau klinik, laboratorium kesehatan, meliputi dalam penyediaan bangunan, peralatan medis, prasarana, peralatan medis, dan sumber daya manusia. Dalam Peraturan Menteri Kesehatan RI Nomor 40 Tahun 2018 juga dijelaskan bahwa Prinsip, Tujuan, dan Manfaat dari Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur kesehatan diantaranya ialah:

1. Tujuan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur Kesehatan Tersedianya infrastruktur serta pelayanan di bidang kesehatan yang berkualitas untuk masyarakat agar dapat mengurangi kesenjangan terhadap sarana dan prasarana sehingga dapat memenuhi layanan yang berkualitas.

2. Manfaat KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur Kesehatan
Percepatan penyediaan pada pelayanan kesehatan, meningkatkan pelayanan yang berkualitas, merata dan adil, memperluas akses, melindungi masyarakat untuk mencapai derajat kesehatan masyarakat yang setinggi-tingginya.

2.6 Ketimpangan

Ketimpangan pembangunan ekonomi antar wilayah menurut Sjafrizal dalam Ginting (2012) merupakan fenomena umum yang terjadi dalam proses pembangunan ekonomi dalam suatu daerah. Ketimpangan yang terjadi awalnya disebabkan oleh adanya perbedaan dari kandungan demografi yang berada dalam wilayah-wilayah tersebut. Dampak dari perbedaan ini, kemampuan disuatu daerah untuk mendorong proses pembangunan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi juga berbeda. Jadi, dalam sebagian besar suatu daerah biasanya terdapat wilayah relatif terbelakang (*underdeveloped region*) dan wilayah maju (*developed region*).

Ketimpangan pembangunan ekonomi juga tidak lepas dari kontribusi PDRB pada suatu daerah yaitu pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi selama ini yang mana dianggap sebagai jargon keberhasilan dalam pembangunan ekonomi di Negara yang sedang berkembang seperti di Negara Indonesia. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi sangatlah mutlak diperlukan untuk mendorong laju pembangunan ekonomi. Yang mana dengan pertumbuhan

ekonomi yang tinggi maka bila permasalahan pembangunan semacam, kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan distribusi pembangunan dapat diatasi dengan melalui dampak merembes ke bawah (Susilowati, Sri, dan Suliswanto, 2015).

Ketimpangan wilayah dapat terjadi dengan akibatnya adanya kegiatan pengkonsentrasian kegiatan ekonomi di dalam suatu wilayah. Kemampuan daerah dalam mencukupi anggaran belanja daerah sangatlah dibutuhkan terhadap proses pembangunan ekonomi, tetapi pembangunan ekonomi juga tidak dapat berjalan lancar jika hanya membebankan kepada pemerintah (Kusuma, 2013). Menurut Arifin dalam Prasetyo (2011) Ketimpangan pendapatan/ kesenjangan akan menyebabkan berbagai permasalahan, yaitu seperti peningkatan migrasi dari daerah yang miskin kedaerah yang maju, konflik antar masyarakat, kriminalitas, dan dalam konteks kenegaraan, kesenjangan dapat mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah. Ketimpangan dasarnya disebabkan oleh adanya perbedaan kandungan sumber daya alam dan perbedaan letak demografi yang dimiliki oleh setiap wilayah. Dengan terdapatnya perbedaan letak demografi dan perbedaan kandungan sumber daya alam yang dimiliki oleh setiap suatu wilayah, oleh karena itu terdapat wilayah terbelakang dan wilayah maju.

2.7 Penelitian Terkait

Penelitian yang akan dilakukan adalah kajian terbaru dan tidak diambil dari kajian sebelumnya, karena dari beberapa kajian yang penulis jumpai belum ada kajian terkait “Pengaruh Insfrastruktur dan pengangguran terhadap ketimpangan di Indonesia”. Terdapat beberapa kajian terdahulu yang relevan dengan apa yang akan penulis kaji sebagaimana terlihat pada tabel 2.1.

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Rizki Hermawan (2021)	<i>Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Tiap Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2015-2019</i>	Penelitian ini mengolah datanya menggunakan regresi data panel. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah industri dan jumlah puskesmas dan rumah sakit berpengaruh negatif terhadap ketimpangan. Panjang jalan berpengaruh positif terhadap ketimpangan. Sedangkan variabel infrastruktur jumlah gedung pendidikan tidak berpengaruh terhadap ketimpangan.
2	Astridasari, Sarah D S Priyarsono (2018)	Pengaruh Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pendapatan dan Kemiskinan Kota dan Desa di Indonesia: Analisis Data Provinsi	Penelitian ini menggunakan metode panel data, data cross section dari 33 provinsi di Indonesia,	Hasil analisis metode data panel menunjukkan ketersediaan infrastruktur air, listrik dan rumah sakit berpengaruh positif terhadap ketimpangan pendapatan

No.	Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
			data time series periode 2007-2016, dan menggunakan enam variabel, yaitu Indeks Gini, persentase penduduk miskin, panjang jalan, air, listrik, sekolah, dan jumlah rumah sakit.	sedangkan ketersediaan infrastruktur panjang jalan dan jumlah sekolah tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pendapatan.
3	Hindun (2019)	Pengaruh Pendidikan, pengangguran, dan kemiskinan terhadap ketimpangan di Indonesia	Penelitian ini menggunakan jenis data sekunder dengan pendekatan kuantitatif. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian asosiatif. Data yang digunakan diperoleh dari BPS dan Kemdikbud.	Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan mengenai hubungan antara pendidikan, pengangguran, dan kemiskinan terhadap ketimpangan pendapatan di Indonesia, baik secara parsial maupun simultan selama tahun 2015-2018, maka dapat disimpulkan bahwa pendidikan dan kemiskinan berpengaruh secara parsial terhadap

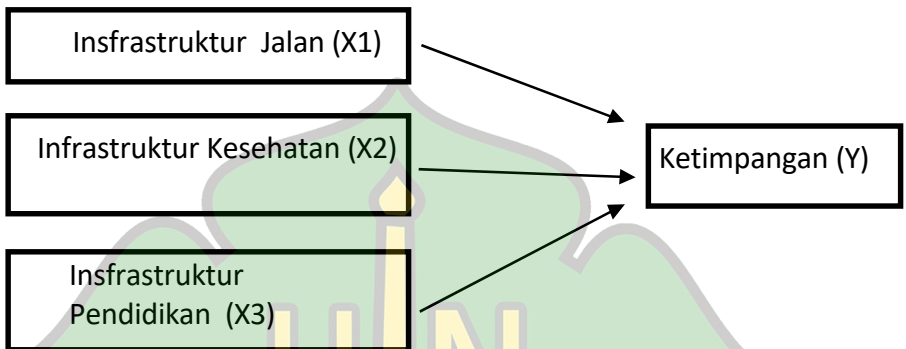
No.	Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
				ketimpangan pendapatan di Indonesia, sedangkan pengangguran tidak berpengaruh
4	Nur Feriyanto (2022)	Pertumbuhan ekonomi, IPM, dan tingkat pengangguran terbuka terhadap ketimpangan pendapatan provinsi-provinsi di pulau Jawa	Penelitian ini menggunakan data panel periode 2012 hingga 2021 pada 6 Provinsi di Pulau Jawa.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel pertumbuhan ekonomi tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pendapatan. Variabel IPM menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap ketimpangan pendapatan, sedangkan variabel TPT berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pendapatan.

Sumber: Tabel di olah 2023

2.8 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan sintesa tentang hubungan antar variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan, kemudian dianalisis secara kritis dan sistematis, sehingga menghasilkan sintesa tentang hubungan variabel tersebut yang selanjutnya digunakan untuk

merumuskan hipotesis (Sugiyono, 2012). Adapun kerangka pemikiran atau alur berpikir dalam penelitian ini dapat divisualisasikan sebagai berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.9 Hipotesis Penelitian

Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H_{a1} : Insfrastuktur jalan berpengaruh terhadap ketimpangan di Indonesia

H_{01} : Insfrastuktur jalan tidak berpengaruh terhadap ketimpangan di Indonesia

H_{a2} : Insfrastuktur kesehatan berpengaruh terhadap ketimpangan di Indonesia

H_{02} : Insfrastuktur kesehatan tidak berpengaruh terhadap ketimpangan di Indonesia

H_{a3} : Insfrastuktur pendidikan berpengaruh terhadap

ketimpangan di Indonesia

H03 : Insfrastuktur pendidikan tidak berpengaruh terhadap
ketimpangan di Indonesia



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif (*quantitative research*) yaitu jenis penelitian yang digunakan untuk menguji suatu teori, untuk menyajikan suatu fakta atau mendiskripsikan statistik, untuk menunjukkan hubungan antar variabel (Narbuko, 2013). Dilihat dari pengertian tersebut peneliti ingin mengetahui pengaruh insfrastruktur dan pengangguran terhadap ketimpangan di Indonesia.

3.2 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder. Untuk mendapatkan data sekunder yaitu data yang diperoleh baik yang telah diolah maupun yang belum diolah, baik dalam bentuk angka maupun dalam bentuk uraian. Adapun data sekunder dalam penulisan karya tulis ini diambil dari data-data instansi pemerintahan yang terkait, dari literatur yang kiranya relevan dengan judul penelitian ini seperti buku-buku, artikel, jurnal, makalah, studi pustaka dan lain-lain yang dapat memberikan keterangan yang berhubungan dengan penulisan karya tulis ini.

Sumber data yang dipakai dalam penelitian ini merupakan data sekunder yaitu berupa arsip dari panjang

infrastruktur jalan, infrastruktur kesehatan, infrastruktur pendidikan dan indeks gini rasio untuk melihat ketimpangan dari BPS dalam periode 2018-2022.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan atau memperoleh data. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah dokumentasi. Dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel berupa buku-buku, majalah, karya ilmiah, dan dapat juga berbentuk file yang tersimpan di website yakni data ini tidak terbatas ruang dan waktu. Penulis menggunakan metode dokumentasi ini untuk mendapatkan data hasil publikasi dari lembaga resmi yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia.

Selain menggunakan teknik dokumentasi dalam penelitian ini juga menggunakan teknik pengumpulan data panel. Di mana penulis menggunakan dengan dua cara, pertama kutipan langsung yakni mengutip secara langsung pendapat-pendapat yang benar dan kiranya relevan dalam pembahasan penelitian ini tanpa mengubah isi serta maknanya. Kedua kutipan tidak langsung yaitu penulis sendiri mengutip suatu hal/pendapat dengan mengubah redaksi, isi atau uraian-uraian tanpa mengubah tujuan dan maknanya yang semuanya dilakukan untuk memperoleh landasan teoritis yang

komprehensif tentang pengaruh infrastruktur dan pengangguran terhadap ketimpangan di Indonesia.

3.4 Operasional Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang dioperasionalkan adalah suatu definisi atau suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek, organisasi atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis variabel, yaitu variabel terikat (dependen) dan variabel bebas (independen).

Berikut adalah penjelasan kedua variabel tersebut. Variabel bebas merupakan variabel yang menjadi sebab timbulnya variabel dependen. Variabel independen dalam penelitian ini terdiri dari Infrastruktur jalan (X1), infrastruktur kesehatan (X2), infrastruktur Pendidikan (X3). Variabel terikat merupakan variabel yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas tersebut di atas, dalam penelitian ini variabel dependen yaitu ketimpangan Indonesia (Y). Adapun definisi variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ketimpangan (Y)

Ketimpangan dalam penelitian ini menggunakan data dengan skala pengukuran gini rasio pada tahun 2018-2022 per Provinsi di Indonesia yang diperoleh dari badan pusat statistik (BPS).

2. Infrastruktur Jalan (X1)

Infrastruktur jalan dalam penelitian ini menggunakan data panjang jalan (km) pada tahun 2018-2022 dengan skala pengukuran nominal per Provinsi di Indonesia yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS).

3. Infrastruktur Kesehatan (X2)

Infrastruktur kesehatan dalam penelitian ini menggunakan data jumlah rumah sakit pada tahun 2018-2022 dengan skala pengukuran nominal per Provinsi di Indonesia yang diperoleh dari badan pusat statistik (BPS).

4. Infrastruktur Pendidikan (X3)

Infrastruktur pendidikan dalam penelitian ini menggunakan data jumlah sekolah tingkat SMA pada tahun 2018-2022 dengan skala pengukuran nominal per Provinsi di Indonesia yang diperoleh dari badan pusat statistik (BPS).

3.5 Metode Analisis Data

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, website dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah di mengerti dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain (Kasiram, 2010). Adapun metode yang digunakan untuk memenuhi dan menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Pengolahan data akan dilakukan dengan menggunakan

persamaan data panel yaitu kombinasi antara data *Cross Section* dan *Time Series*. Analisis data panel ini merupakan alat analisis regresi dimana data dikumpulkan secara individu (*Cross Section*) dan diikuti pada waktu tertentu (*Time Series*). Maka secara umum persamaan modelnya dituliskan sebagai berikut (Sriyana, 2015)

$$Y_{it} = a + \beta X_{it} + \dots + e_{it} \quad (3.1)$$

Keterangan:

- Y_{it} : Variabel respon pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t
 X_{it} : Variabel preditor pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t
 β : Koefisien slope dan koefisien arah
 a : Konstanta
 e_{it} : Komponen eror pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t

Selanjutnya model di atas yang bersifat umum akan diubah kedalam bentuk khusus sesuai dengan penelitian ini yang dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$P_{it} = a + \beta_1 IJ_{it} + \beta_2 IK_{it} + \beta_3 IP_{it} + e_{it} \quad (3.2)$$

Keterangan:

- P : Ketimpangan
 a : Konstanta
 β : Koefisien slope dan koefisien arah
 it : Variabel individu ke-i dan periode ke-t
 IJ : Infrastruktur Jalan
 IK : Infrastruktur Kesehatan
 IP : Infrastruktur Pendidikan

e :Error term

3.6 Model Estimasi Regresi Data Panel

Model estimasi regresi data panel dapat dilakukan melalui tiga pendekatan yaitu metode *Common Effect*, *Fixed Effect Model*, dan *Random Effect Model* (Dedi, 2012) dalam (Fairuz, 2017).

1) *Common Effect* atau *Pooled Least Square* (PLS)

Common Effect merupakan regresi data panel yang paling sederhana karena hanya mengkombinasikan atau menggabungkan data *time series* dengan data *cross section*. Model ini tidak dapat membedakan varians antara silang tempat dan titik waktu karena memiliki *intercept* yang tetap, dan bukan bervariasi secara random. Metode ini bisa menggunakan pendekatan *Ordinal Least Square* (OLS) untuk mengestimasi model data panel. Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa kelemahan dari asumsi ini adalah ketidaksesuaian model dengan keadaan yang sebenarnya atau sesungguhnya. Dimana kondisi tidak melihat tiap objek yang saling berbeda, bahkan satu objek pada satu waktu akan sangat berbeda dengan kondisi atau keadaan objek tersebut pada waktu yang lain.

2) *Fixed Effect Model* (FEM)

Model ini mengasumsikan bahwa perbedaan antara individu dapat diakomodasi dari perbedaan intercepnya. Model *Fixed Effect* ini adalah teknik mengestimasi data panel dengan menggunakan variabel *dummy* untuk menangkap adanya perbedaan intercep atau bisa disebut bahwa dalam membedakan satu subjek dengan subjek

lainnya digunakanlah variabel *dummy*. Pendekatan dengan variable *dummy* ini dikenal dengan sebutan *Least Square Dummy Variable* (LSDV). Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa penggunaan model ini tepat untuk melihat perubahan perilaku data dari masing-masing variabel sehingga data lebih dinamis dalam menginterpretasikan data.

3) *Random Effect Model* (REM)

Model ini mengestimasi data panel di mana variabel gangguan mungkin saling berhubungan antar waktu dan antar individu. Pada model *random effect* perbedaan intercept ini diakomodari oleh *error terms*. Keuntungan menggunakan model ini adalah menghilangkan heteroskedastisitas. Disamping itu, model ini juga disebut dengan Teknik *Generalized Least Square* (GLS). Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa *random effect model* digunakan untuk mengatasi kelemahan *fixed effect model* yang menggunakan variabel semu, sehingga model mengalami ketidakpastian. Tanpa menggunakan variabel semu *random effect model* menggunakan residual yang diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar objek.

3.6.1 Tahapan Uji Panel

Untuk menganalisis data panel diperlukan uji spesifikasi model yang tepat untuk menggambarkan data, uji tersebut yaitu uji *Chow*, uji *Hausman* dan uji *Lagrange Multiplier (LM)* (Mahulete, 2016):

1) Uji *Chow*

Uji ini bertujuan untuk untuk menentukan model analisis data panel yang akan digunakan dalam penelitian. Uji *chow* ini digunakan untuk memilih antara model *fixed effect* atau model *common effect* yang sebaiknya dipakai. Apabila hasil uji ini menunjukkan probabilitas chi-square $\geq 0,05$ maka model yang dipilih akan *common effect*. Sebaliknya, apabila probabilitas chi-square $\leq 0,05$ maka model yang sebaiknya dipakai yaitu model *fixed effect*. atau bisa disebut dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : *Common Effect*

H_1 : *Fixed Effect*

2) Uji Hausman

Uji ini bertujuan untuk mengetahui model yang sebaiknya dipakai yaitu *fixed effect model* (FEM) atau *random effect model* (REM). Jika hipotesis H_0 ditolak maka kesimpulannya sebaiknya memakai FEM, karena REM kemungkinan berkorelasi dengan satu arah atau lebih variabel bebas. Sebaliknya, apabila H_a ditolak, maka model yang sebaiknya digunakan yaitu *random effect model* (REM). Atau dengan kata lain disebutkan bahwa jika probabilitas dari *cross-section random* < 0.05 maka model yang digunakan adalah *fixed effect model* sebaliknya jika probabilitas dari *cross-section random* > 0.05 maka model yang digunakan adalah *random effect model*. Adapun hipotesis dalam uji ini sebagai berikut:

H_0 : *Random Effect Model* (REM)

H_1 : *Fixed Effect Model* (FEM)

3.7 Pengujian Hipotesis

Adapun uji hipotesis yang digunakan adalah (Kuncoro, 2009) dalam (Hanum dan Sari: 2019)

3.7.1 Uji Parsial (Uji t)

Uji t biasanya digunakan untuk menguji dan menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Pengaruh infrastruktur dan pengangguran terhadap ketimpangan di Indonesia.

Pengambilan keputusan uji hipotesis secara parsial di dasarkan pada nilai probabilitas yang didapatkan dari hasil pengelolaan data statistik yakni sebagai berikut:

- 1) Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima
- 2) Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka artinya H_0 diterima dan H_a ditolak

3.7.2 Uji Simultan (Uji F)

Uji F ini digunakan untuk memperoleh apakah variabel independen atau X_1 dan X_2 secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen atau Y dari suatu persamaan regresi dengan menggunakan hipotesis statistik. Pengambilan keputusan didasarkan pada nilai probabilitas yang didapatkan dari hasil pengelolaan data statistik sebagai berikut:

- 1) Jika probabilitas < 0.05 maka artinya H_0 ditolak
- 2) Jika probabilitas > 0.05 maka artinya H_0 diterima.

3.8 Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi merupakan suatu ukuran yang menunjukkan besar sumbangan dari variabel penjelas terhadap variabel respon. Koefisien determinasi digunakan untuk menerangkan seberapa besar pengaruh dari seluruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi maka akan semakin baik pula kemampuan variabel independennya dalam menjelaskan variabel dependen. Besarnya koefisien determinasi adalah antara nol dan satu yang mana jika nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas atau semakin kecil pula pengaruh semua variabel independen terhadap nilai variabel dependennya. Jika nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

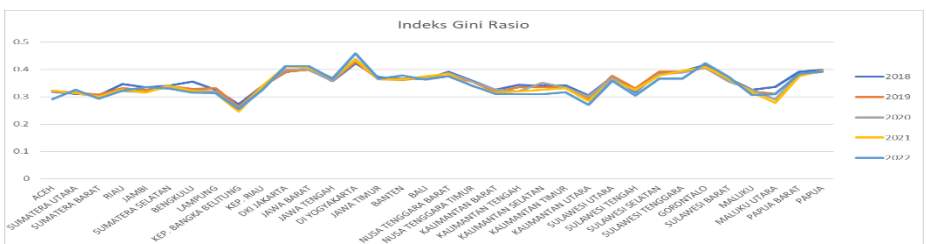
4.1 Gambaran Umum Variabel Penelitian

4.1.1 Ketimpangan

Ketimpangan wilayah adalah aspek yang universal terjadi di setiap negara miskin, negara berkembang, maupun negara maju yang mempunyai permasalahan kesenjangan pembangunan antar wilayah maupun dengan dimensi yang bermacam-macam. Pembangunan sebaiknya dapat mengembangkan layanan publik untuk mendapatkan sumber-sumber energi yang dibutuhkan agar tercapainya kesejahteraan bagi masyarakat, mendapatkan serta bisa menikmati berbagai fasilitas pelayanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, listrik, air bersih dan lain-lain, menjamin ketersediaan infrastruktur untuk kelangsungan hidup masyarakat. Suatu negara dapat dikatakan berhasil jika tingkat ketimpangan rendah pada saat kondisi pertumbuhan ekonomi meningkat. Untuk mengetahui ketimpangan dapat dilihat melalui angka indeks gini rasio.

Grafik indeks gini rasio Indoneia dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada tampilan grafik dibawah ini:

Gambar 4.1 Indeks Gini Rasio Indonesia 2018-2022



Sumber: Data di olah 2023

Tingkat ketimpangan masyarakat Indonesia makin menurun pada tahun 2021. Ini tecermin dari gini rasio Indonesia yang mencapai 0,381, turun dibandingkan pada tahun 2020 sebesar 0,385. Secara data yang tersedia di grafik, indeks gini rasio mengalami dinamika naik turun, dimana pada tahun 2019 indeks gini rasio Indonesia turun 0,4 persen dari 0.834 menjadi 0,380. Namun pada tahun 2020 mengalami kenaikan 0,5 persen menjadi 0,385 dan pada tahun 2021 kembali turun 0,4 persen menjadi 0,381, angka ini bertahan sampai pada periode 2022. Gini Rasio merupakan salah satu indikator untuk mengukur ketimpangan distribusi. Jika rasio gini semakin mendekati 1, maka ketimpangan kian tinggi. Sebaliknya, rasio gini yang semakin rendah mengindikasikan kian terjadinya pemerataan distribusi menurut data BPS (Badan Pusat Statistik).

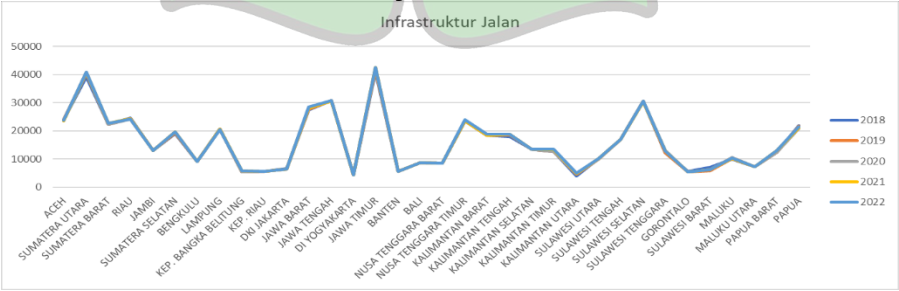
4.1.2 Infrastruktur Jalan

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional dan regional. Infrastruktur juga mempunyai peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu Negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energy. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan

perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu pemicu kelancaran transaksi ekonomi disuatu daerah. Jika insfrastruktur jalan rusak maka akan mengakibatkan proses transaksi tersebut menjadi tidak lancar sehingga menghambat proses transaksi ekonomi di suatu daerah. Oleh sebab itu insfrastruktur jalan merupakan hal yang sangat penting untuk kelancaran ekonomi. Jadi perpanjangan jalan akan membantu pertumbuhan ekonomi per kapita maupun daerah sehingga dapat mengurangi ketimpangan dalam masyarakat. Infrastruktur jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat memudahkan segala akses dan aktivitas yang dilakukan masyarakat. Oleh karena itu infrastruktur jalan dapat membantu tingkat kesejahteraan pada masyarakat. Berdasarkan data BPS di ketahui bahwa insfrastuktur jalan (KM) di Indonesia seperti yang terlihat pada gambar 4.2 Panjang jalan di seluruh provinsi yang ada di Indonesia dapat dilihat di bawah ini:

Gambar 4.2 Infrastruktur jalan di Indonesia tahun 2018-2022



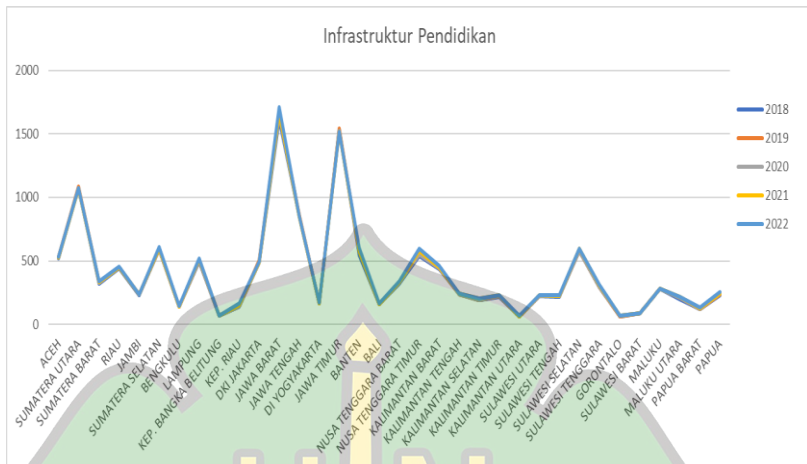
Sumber: Data di Olah 2023

Berdasarkan data yang diperoleh, panjang jalan Indonesia pada tahun 2018 adalah 540 252 km, namun pada tahun 2020 terjadi perpanjangan jalan di setiap Provinsi Indonesia sepanjang 545 155 km, sedangkan di tahun 2022 panjang jalan sebesar 549 161 km, peningkatan perpanjangan jalan yang terjadi di Indonesia itu menunjukan bahwa pemerintah sangat memperhatikan tingkat panjang jalan di setiap tahunnya. Tingkat panjang jalan paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kalimantan Utara yaitu 4 006 km - 4 973 km, sedangkan panjang jalan tingkat paling tinggi pada tahun 2018-2022 adalah Provinsi Jawa Timur dengan panjang jalan 40 963 km - 42 422 km. Dengan semakin bagus dan panjang jalan maka akses transportasi akan semakin jauh dan juga mempermudah masyarakat dalam meningkatkan distribusi.

4.1.3 Infrastruktur Pendidikan

Infrastruktur Pendidikan merupakan faktor yang sering terjadi ketimpangan, sehingga tingkat pemerataan infrastruktur Pendidikan perlu diperhatikan agar tidak terjadi ketimpangan dalam mendapatkan akses layanan Pendidikan bagi warga negara Indonesia. Tingkat Pendidikan akan berpengaruh terhadap kesempatan setiap individu untuk mendapatkan pekerjaan dengan upah yang layak yang berdampak pada kesejahteraan mereka. Menurut data BPS jumlah sekolah jenjang SMA dapat dilihat pada gambar 4.3 di bawah ini:

Gambar 4.3 Jumlah Sekolah SMA tahun 2018-2022



Sumber: Data di olah 2023

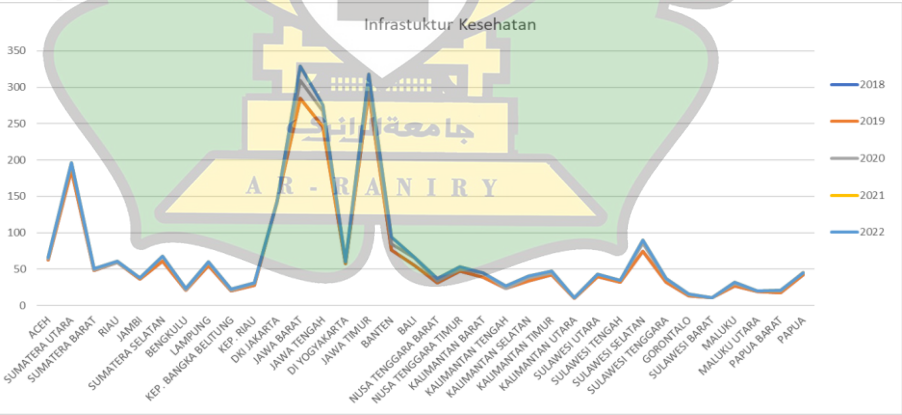
Infrastruktur pendidikan Indonesia pada tahun 2018 iyalah 13 683 unit, pada tahun 2021 terjadi penambahan unit infrastuktur Pendidikan di setiap Provinsi Indonesia sebanyak 13 995 unit, sedangkan di tahun 2022 juga terjadi peningkatan yang signifikan dimana jumlah pembangunan rumah sekolah meningkat sebanyak 14 236 unit, peningkatan infrastuktur yang terjadi di indonesia itu menunjukin bahwa pemerintah sangat memperhatikan tingkat pembangunan sekolah disetiap tahunnya. Tingkat infrastruktur paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kalimantan utara yaitu 60 – 67 unit, sedangkan infrastuktur paling tinggi pada tahun 2018-2022 iyalah Provinsi Jawa Barat dengan jumlah infrastuktur sebanyak 1 615 – 1 711 unit. Oleh karena itu infrastuktur Pendidikan juga garda depan yang mempengaruhi ketimpangan di Indonesia, dimana tingkat Pendidikan yang tidak merata membuat rendahnya tingkat kesejahteraan di Indonesia. Maka

tidak meratanya infrastruktur Pendidikan dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya ketimpangan di Indonesia.

4.1.4 Infrastruktur Kesehatan

Infrastruktur kesehatan menjadi salah satu kunci dalam mencapai pembangunan kesehatan. Kesehatan sebagai sebuah kondisi kesejahteraan, bukan hanya kelemahan fisik ataupun sekedar terbebas dari penyakit. Infrastruktur kesehatan yang dibutuhkan diantaranya kesehatan fisik dan non fisik. Infrastruktur non fisik salah satunya dengan tersedianya tenaga medis di rumah sakit, klinik, puskesmas, dan sebagainya. Infrastruktur fisik kesehatan diantaranya bangunan rumah sakit, klinik, puskesmas, apotik, obat, dan sebagainya. Adapun jumlah rumah sakit di Indonesia dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 4.4 Grafik Infrastruktur Kesehatan di Indonesia Tahun 2018-2022



Sumber: Data di olah 2023

Infrastruktur Kesehatan pada tahun 2018 ialah 2 269 unit, pada tahun 2020 terjadi penikatan yang signifikan di setiap Provinsi

Indonesia sebanyak 2 423 unit, sedangkan di tahun 2022 infrastruktur Kesehatan juga mengalami peningkatan sebanyak 2 514 unit, peningkatan infrastruktur yang terjadi di Indonesia itu menunjukkan bahwa pemerintah sangat memperhatikan infrastruktur kesehatan disetiap tahunnya. Tingkat infrastruktur kesehatan paling rendah pada tahun 2018-2022 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kalimantan utara yaitu 10 – 11 unit, sedangkan tingkat infrastruktur kesehatan paling tinggi pada tahun 2018-2022 ialah Provinsi Jawa Timur sebanyak 293-318 unit. Berdasarkan data diatas diketahui bahwa jumlah insfrastruktur Kesehatan di pulau jawa lebih banyak dibandingkan dengan jumlah insfrastruktur Pendidikan di Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Oleh sebab itu ketimpangan dalam bidang Kesehatan tersebut dianggap menjadi salah satu penyumbang ketimpangan di Indonesia.

4.2 Estimasi Regresi Data Panel

Pendekatan estimasi data panel ada tiga macam yaitu, (a) pendekatan kuadrat terkecil Common Effect Model (CEM), (b) pendekatan efek tetap Fixed Effect Model (FEM), (c) pendekatan efek acak Random Effect Model (REM), dimana untuk memilih metode terbaik dalam data panel dilakukan uji Goodness of Fit dengan menggunakan Chow test dan Hausman Test.

4.2.1 Hasil Chow Test

Pengujian ini untuk memilih apakah model yang digunakan Common Effect Model atau Fixed Effect Model, maka digunakan

uji f restricted dengan membandingkan nilai cross section F. Dalam pengujian ini dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : *Common Effect Model*

H_1 : *Fixed Effect Model*

Tabel 4.5 Hasil Uji Chow Test

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	39.815332	(33,133)	0.0000
Cross-section Chi-square	405.761712	33	0.0000

Apabila nilai probabilitas $F > 0.05$ artinya H_0 diterima, yang berarti model yang paling tepat digunakan adalah common effect. Namun jika nilai probabilitasnya < 0.05 artinya H_0 ditolak, yang berarti model yang paling tepat digunakan adalah fixed effect. Hasil dari uji chow pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai probabilitas cross section adalah 0,0000 atau $< 0,05$, maka H_0 ditolak. Oleh karena itu model yang dipilih adalah fixed effect. Selanjutnya kita akan melakukan regresi dengan model random effect.

4.2.2 Hasil Uji Hausman Test

Hausman test adalah pengujian statistik sebagai dasar pertimbangan kita dalam memilih apakah menggunakan Fixed Effect Model atau Random Effect Model. Maka digunakan uji dengan nilai cross section random. Pengujian ini dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : *Random Effect Model*

H1 : *Fixed Effect Model*

Pengujian dilakukan dengan kriteria sebagai berikut:

- Jika nilai probabilitas cross section random $> \alpha$ (0,05) maka terima H_0 tolak H_1
- Jika nilai probabilitas cross section random $< \alpha$ (0,05) maka terima H_1 tolak H_0

Tabel 4.6 hasil uji hausman test

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	30.767153	3	0.0000

Berdasarkan hasil uji hausman di atas, dapat dilihat dari nilai probabilitas Cross-section random yakni sebesar 0,0011. Nilai tersebut lebih kecil dari 0,05, ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga model yang dipilih adalah *Fixed effect Model* (FEM).

4.2.3 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditentukan adanya korelasi antara variabel bebas. Model regresi yang baik dan layak digunakan adalah model yang terhindar dari korelasi antara variabel bebas. Hasil pengujian multikolinearitas pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.7

Tabel 4.7 Hasil Uji Multikolinieritas

	X1	X2	X3	Y
X1	1.000000	0.371779	0.261027	0.607906
X2	0.371779	1.000000	0.732102	0.414368

X3	0.261027	0.732102	1.000000	0.179183
Y	0.607906	0.414368	0.179183	1.000000

Dari hasil pengujian tersebut terlihat bahwa tidak adanya multikolinearitas dalam model regresi. Karena nilai koefisien korelasi antara variabel independen < 0.8 .

4.2.4 Uji Heterokedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji terjadinya perbedaan *variance residual* suatu periode pengamatan ke periode pengamatan lain atau gambaran hubungan antara nilai yang diprediksi dengan *standarlized delete residual* nilai tersebut. Sehingga model juga terbebas dari heteroskedastisitas. Hasil pengujian heteroskedastisitas pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.8

Tabel 4.8 Hasil Uji Heterokedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.032231	0.003154	10.22003	0.0000
X1	-3.69E-07	1.59E-07	-1.319800	0.0616
X2	-6.27E-05	3.64E-05	-1.721346	0.0871
X3	6.17E-06	5.07E-06	1.217388	0.2252

Hasil uji heteroskedastisitas dengan uji *glesjer* di atas terdapat hasil probabilitas dari setiap variabel independen yang > 0.05 yang berarti bahwa terbebas dari pelanggaran asumsi heteroskedastisitas, sehingga tidak perlu dilakukan kembali regresi dengan pembobotan *white*.

4.2.5 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menentukan apakah sampel yang digunakan pada suatu penelitian berdistribusi normal atau tidak, pengujian normalitas data dalam penelitian ini hanya akan

dapat dilihat melalui tabel yang dihasilkan melalui perhitungan regresi menggunakan software SPSS.

Tabel 4.9 Hasil Uji Normalitas

Variabel	Jarque Bera	Profitabilitas Jarque Bera
Infrastruktur Jalan	0,929	0,657
Infrastruktur Kesehatan	0,555	0,957
Infrastruktur Pendidikan	0,177	0,915
Ketimpangan	6,294	0,052

Sumber: Data di olah 2023

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui dengan melihat nilai jarque bera dan probabilitasnya pada setiap variabel. Pada variabel Infrastruktur Jalan (X_1) nilai jarque bera sebesar 0,929 dan probabilitasnya sebesar 0,657. Sedangkan pada Infrastruktur Kesehatan (X_2) dengan nilai jarque bera sebesar 0,555 dan probabilitasnya sebesar 0,757. Sedangkan pada variabel Infrastruktur Pendidikan (X_3) dengan nilai jarque bera 0,177 dan probabilitas sebesar 0,915, dan pada variabel dependen yaitu Ketimpangan nilai jarque bera sebesar 6,294 dengan nilai profitabilitas jarque bera sebesar 0,052. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dari keempat variable baik independen maupun dependen berdistribusi normal, hal itu dapat dilihat dari nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan pada penelitian ini berdistribusi normal dan layak digunakan dalam penelitian.

4.2.6 Uji Autokolerasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah di dalam sebuah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan

pengganggu pada periode t dengan kesalahan periode $t-1$ (sebelumnya), autokorelasi ini timbul pada data yang bersifat *time series* (Janie, 2012). Adapun salah satu cara yang digunakan untuk melihat ada atau tidaknya korelasi antara setiap variabel maka digunakan uji Durbin-Watson (D-W test) sedangkan untuk pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi (Rumengan, dkk, 2013), sebagai berikut:

- a. Angka D – W adalah dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif.
- b. Angka D – W diantara -2 sampai +2, berarti tidak ada autokorelasi.
- c. Angka D – W diatas +2 berarti ada autokorelasi negatif.

Hasil dari pengujian autokolerasi pada penelitian ini ditunjukkan pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.10 Hasil Uji Autokorelasi

R-squared	0.961476	Mean dependent var	-1.029772
Adjusted R-squared	0.951049	S.D. dependent var	0.122121
S.E. of regression	0.027019	Akaike info criterion	-4.194687
Sum squared resid	0.097096	Schwarz criterion	-3.512190
Log likelihood	393.5484	Hannan-Quinn criter.	-3.917737
F-statistic	92.20551	Durbin-Watson stat	1.498195
Prob(F-statistic)	0.000000		

Berdasarkan Tabel 4.10 dapat diketahui bahwa kriteria angka yang ada pada uji Durbin-Watson (D-W test) memenuhi sebuah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan periode $t-1$ (sebelumnya), bahwa

memenuhi keputusan: kategori b) Angka D – W diantara -2 sampai +2, berarti tidak ada autokorelasi

4.2.7 Regresi Data Panel

Analisis regresi data panel merupakan suatu metode yang digunakan untuk memodelkan pengaruh variabel prediktor terhadap variabel respon dalam beberapa sektor yang diamati dari suatu objek penelitian selama periode waktu tertentu.

Tabel: 4.11 Hasil Analisis Regresi Data Panel

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.297368	0.597092	2.172810	0.0316
LOGX1	-0.156246	0.051946	-3.007847	0.0031
LOGX2	0.038331	0.019512	1.994522	0.0492
LOGX3	-0.162793	0.046587	-3.494372	0.0006

Dengan persamaan regresi linear berganda berikut maka dapat diinterpretasikan bahwa :

$$P_{it} = a + \beta_1 I_{it} + \beta_2 IK_{it} + \beta_3 IP_{it} + e_{it}$$

$$P = 1,3 - 0,16 \text{ II} + 0,04 \text{ IK} - 0,16 \text{ IB} + e$$

- Konstanta sebesar 1,3 menunjukkan bahwa jika variabel independen (infrastruktur jalan, kesehatan dan pendidikan) adalah nol, maka ketimpangan akan meningkat adalah sebesar 1,3.
- Nilai koefisien regresi X_1 (infrastruktur jalan) sebesar -0,16 yang berarti setiap penurunan infrastruktur jalan maka

- ketimpangan mengalami peningkatan sebesar 0,16 dengan asumsi variabel independen lainnya adalah nol atau konstan
- c. Nilai koefisien regresi X_2 (infrastruktur kesehatan) sebesar 0,04 yang berarti setiap penurunan infrastruktur kesehatan maka ketimpangan mengalami penurunan sebesar 0,04 dengan asumsi variabel independen lainnya adalah nol atau konstan
- d. Nilai koefisien regresi X_3 (infrastruktur pendidikan) sebesar -0,16 yang berarti setiap penurunan infrastruktur pendidikan maka ketimpangan mengalami peningkatan sebesar 0,16 dengan asumsi variabel independen lainnya adalah nol atau konstan

4.2.8 Hasil Uji Hipotesis

4.2.8.1 Uji t

Pengujian ini bertujuan untuk menguji bagaimana pengaruh secara parsial dari variable bebas terhadap variable terikat yaitu dengan membandingkan t tabel dan t hitung. Masing-masing t hasil perhitungan ini kemudian dibandingkan dengan t tabel yang diperoleh dengan menggunakan taraf kesalahan 0,05.

Tabel 4.12 Hasil Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.297368	0.597092	2.172810	0.0316
LOGX1	-0.156246	0.051946	-3.007847	0.0031
LOGX2	0.038331	0.019512	1.994522	0.0492
LOGX3	-0.162793	0.046587	-3.494372	0.0006

- a. Hasil uji t pada variabel infrastruktur jalan memiliki probabilitas 0,003 yang berarti < 0.05 , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel infrastruktur jalan (X_1) memiliki pengaruh (signifikan) terhadap ketimpangan
- b. Hasil uji t pada variabel infrastruktur kesehatan memiliki probabilitas 0,049 yang berarti < 0.05 , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel infrastruktur pendidikan (X_2) memiliki pengaruh (signifikan) terhadap ketimpangan
- c. Hasil uji t pada variabel infrastruktur jalan memiliki probabilitas 0,000 yang berarti < 0.05 , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel infrastruktur kesehatan (X_3) memiliki pengaruh (signifikan) terhadap ketimpangan

4.2.8.2 Hasil Uji F

Uji F (uji simultan) adalah untuk melihat apakah variable independen secara bersama-sama (serentak) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variable dependen. Pada pengujian secara simultan akan diuji pengaruh kedua variable independen secara bersama-sama terhadap variable dependen. Uji F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variable independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen / terikat.

Tabel 4.12 Hasil Uji F

R-squared	0.961476	Mean dependent var	-1.029772
Adjusted R-squared	0.951049	S.D. dependent var	0.122121
S.E. of regression	0.027019	Akaike info criterion	-4.194687
Sum squared resid	0.097096	Schwarz criterion	-3.512190
Log likelihood	393.5484	Hannan-Quinn criter.	-3.917737
F-statistic	92.20551	Durbin-Watson stat	1.498195
Prob(F-statistic)	0.000000		

Berdasarkan hasil output evIEWS di atas, nilai F hitung yaitu sebesar 81,504 sementara F tabel dengan tingkat $\alpha = 5\%$ adalah sebesar 3,06. Dengan demikian F hitung > F tabel ($92,205 > 3,06$), kemudian juga terlihat dari nilai probabilitas yaitu sebesar 0,000 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi sebesar 0.05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel infrastruktur jalan, kesehatan dan pendidikan secara bersama-sama (simultan) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap ketimpangan.

4.2.9 Koefisien Determinasi

Koefisien Determinasi (R-Squared) digunakan untuk menjelaskan besaran proporsi variasi dari variabel dependen yang dijelaskan oleh variabel independen. Selain itu, uji koefisien determinasi juga bisa digunakan untuk mengukur seberapa baik garis regresi yang kita miliki.

Tabel 4.13 Hasil Uji Determinasi

R-squared	0.961476	Mean dependent var	-1.029772
Adjusted R-squared	0.951049	S.D. dependent var	0.122121
S.E. of regression	0.027019	Akaike info criterion	-4.194687
Sum squared resid	0.097096	Schwarz criterion	-3.512190
Log likelihood	393.5484	Hannan-Quinn criter.	-3.917737
F-statistic	92.20551	Durbin-Watson stat	1.498195
Prob(F-statistic)	0.000000		

Berdasarkan tabel di atas besar angka Adjusted RSquare (R^2) adalah 0.961. Hal ini menunjukkan bahwa persentase sumbangan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen adalah sebesar 96,1%. Sisanya 3,9% lainnya dipengaruhi faktor lain di luar model regresi tersebut.

4.10 Statistik Deskriptif

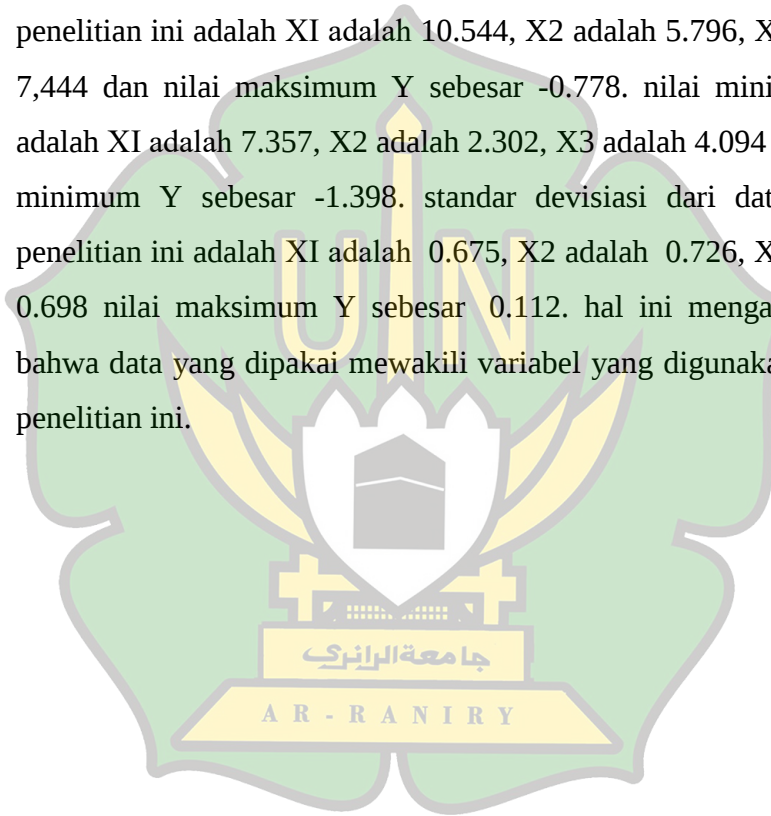
Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi.

Tabel 4.14 Hasil Uji Statistik Deskriptif

	LOGX1	LOGX2	LOGX3	LOGY
Mean	9.706150	3.942876	5.907649	-1.029772
Median	9.856489	4.060443	5.863304	-1.010601
Maximum	10.54495	5.796058	7.444833	-0.778705
Minimum	7.357556	2.302585	4.094345	-1.398367
Std. Dev.	0.675822	0.726107	0.698329	0.122121
Skewness	-1.390857	-0.129331	0.073899	-0.471132
Kurtosis	4.767120	2.891996	3.056319	2.972045

Sumber: Data di Olah 2023

Berdasarkan hasil uji statistik dekriptif di ketahui nilai mean dari XI adalah 9,706, X2 adalah 3,942, X3 adalah 5.907 dan nilai mean Y sebesar -1.029. sedangkan nilai mediannya adalah XI adalah 9.856, X2 adalah 4,060, X3 adalah 5.796 dan nilai median Y sebesar -1.010. nilai maximum dari pada hasil uji statistic deskriptif penelitian ini adalah XI adalah 10.544, X2 adalah 5.796, X3 adalah 7,444 dan nilai maksimum Y sebesar -0.778. nilai minimumnya adalah XI adalah 7.357, X2 adalah 2.302, X3 adalah 4.094 dan nilai minimum Y sebesar -1.398. standar devisiasi dari data dalam penelitian ini adalah XI adalah 0.675, X2 adalah 0.726, X3 adalah 0.698 nilai maksimum Y sebesar 0.112. hal ini menggambarkan bahwa data yang dipakai mewakili variabel yang digunakan dalam penelitian ini.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan hasil maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa:

1. Ketimpangan disebabkan oleh tidak meratanya pembangunan infrastruktur antar provinsi di Indonesia. Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui Variabel infrastruktur jalan, infrastruktur kesehatan dan infrastruktur pendidikan memiliki pengaruh (signifikan) terhadap ketimpangan.
2. Infrastruktur sebagai sarana dan prasarana umum yang diberikan untuk masyarakat merupakan salah satu tolak ukur yang digunakan untuk melihat ketimpangan. Dalam penelitian ini, infrastruktur jalan, infrastruktur pendidikan dan infrastruktur kesehatan berpengaruh secara simultan terhadap ketimpangan yang terjadi di Indonesia.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Kepada pemerintah agar dapat memperhatikan infrastruktur jalan, kesehatan dan pendidikan agar tidak terjadi ketimpangan di Indonesia.

2. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan agar dapat menambahkan variabel dan indikator yang digunakan ketika melakukan penelitian yang serupa.
3. Untuk mendukung Indonesia emas tahun 2045 maka dibutuhkan pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia.



DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, Saifuddin. 2010. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Indeks Gini Rasio*
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Panjang Jalan Antar Provinsi di Indonesia*
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Jumlah Infrastruktur Pendidikan (SMA) Antar Provinsi di Indonesia*
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Jumlah Infrastruktur Kesehatan Antar Provinsi di Indonesia*
- Boediono. 2012. *Pengantar Ilmu Ekoomi* No. 1 Ekonomi Mikro, BPFE, Yogyakarta.
- Krismanti. 2021. *Kontribusi Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Ketimpangan Pendapatan Di Indonesia Tahun 2010-2019*. Politeknik Statistika STIS
- Lipsey, Richard. G. 1992. *Pengantar Makro Ekonomi Edisi 8*. Jakarta, Erlangga.
- Maqin Abdul. 2011. “ *Pengaruh Kondisi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat*” trikonomika. Bandung
- Narbuko, C. dan Achmadi A. 2013. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Richardson, H.W. 1972. *Regional Economics: Location Theory, Urban Structure And Regional Change*. London, Weidenfeld and Nicolson.

- Rustiadi, Ernan. 2018. *Perencanaan dan pengembangan wilayah*. Jakarta : Yayasan Pustaka Obor Indonesia
- Suratno, Sumadiasa, 2016. *Kajian Strategis Peningkatan Infrastruktur Jalan Berbasis Kerjasama Antar Pemerintah Daerah Dan Dunia Usaha*. Balitbang Kalimantan Selatan
- Suparmoko. Konsep Pembangunan Berkelanjutan Dalam Perencanaan Pembangunan Nasional Dan Regional. *Jurnal Ekonomika Dan Manajemen*. Vol 9, No 1 (2020)
- Sriyana, J. 2015. *Metode Regresi Data Panel*. Penerbit Ekonisia.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R& D)*. Bandung: IKAPI. Page 165.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Edisi Ketiga. Raja Grafindo, Persada. Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2011. *Makro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Rajawali Pers, Jakarta
- Todaro, M. P dan Stephen C. Smith. 2006. *Pembangunan Ekonomi*. Erlangga, Jakarta.
- Yeniwati. Ketimpangan Ekonomi Antar Provinsi Di Sumatera. *Jurnal Kajian Ekonomi*, Vol 2. No. 3. Tahun 2013

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1

Uji Chow

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	39.815332	(33,133)	0.0000
Cross-section Chi-square	405.761712	33	0.0000

Lampiran II

Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	30.767153	3	0.0000

Lampiran III

Uji Multikolinieritas

	X1	X2	X3	Y
X1	1.000000	0.371779	0.261027	0.607906
X2	0.371779	1.000000	0.732102	0.414368
X3	0.261027	0.732102	1.000000	0.179183
Y	0.607906	0.414368	0.179183	1.000000

Lampiran IV

Uji Heterokedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.032231	0.003154	10.22003	0.0000
X1	-3.69E-07	1.59E-07	-1.319800	0.0616
X2	-6.27E-05	3.64E-05	-1.721346	0.0871
X3	6.17E-06	5.07E-06	1.217388	0.2252

Lampiran V

Statistik Deskriptif dan Uji Normalitas

	LOGX1	LOGX2	LOGX3	LOGY
Mean	9.706150	3.942876	5.907649	-1.029772
Median	9.856489	4.060443	5.863304	-1.010601
Maximum	10.54495	5.796058	7.444833	-0.778705
Minimum	7.357556	2.302585	4.094345	-1.398367
Std. Dev.	0.675822	0.726107	0.698329	0.122121
Skewness	-1.390857	-0.129331	0.073899	-0.471132
Kurtosis	4.767120	2.891996	3.056319	2.972045
Jarque-Bera	0.929585	0.556546	0.177195	6.294557
Probability	0.657852	0.757090	0.915214	0.052968
Sum	1650.046	670.2889	1004.300	-175.0613
Sum Sq. Dev.	77.18821	89.10208	82.41507	2.520395
Observations	170	170	170	170

Lampiran VII

Uji Autokolerasi, Uji Determinasi dan Uji Simultan

R-squared	0.961476	Mean dependent var	-1.029772
Adjusted R-squared	0.951049	S.D. dependent var	0.122121
S.E. of regression	0.027019	Akaike info criterion	-4.194687
Sum squared resid	0.097096	Schwarz criterion	-3.512190
Log likelihood	393.5484	Hannan-Quinn criter.	-3.917737
F-statistic	92.20551	Durbin-Watson stat	1.498195
Prob(F-statistic)	0.000000		

Lampiran VII

Regresi Data Panel dan Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.297368	0.597092	2.172810	0.0316
LOGX1	-0.156246	0.051946	-3.007847	0.0031
LOGX2	0.038331	0.019512	1.994522	0.0492
LOGX3	-0.162793	0.046587	-3.494372	0.0006

Lampiran XII: Tabulasi Data

No	Provinsi	TAHUN	Y	X1	X2	X3
1	Aceh	2018	0,416	33915	83	620
		2019	0,421	33897	83	632
		2020	0,419	33632	84	628
		2021	0,423	33650	86	629
		2022	0,391	33660	86	635
2	Sumatera Utara	2018	0,411	29875	97	1172
		2019	0,415	29897	98	1188
		2020	0,414	29855	97	1174
		2021	0,413	29865	98	1166
		2022	0,426	29987	99	1175

3	Sumatera Barat	2018	0,405	20014	68	423
		2019	0,407	17898	68	432
		2020	0,401	17985	69	430
		2021	0,4	18798	71	431
		2022	0,392	18798	71	437
4	Riau	2018	0,447	19878	79	543
		2019	0,431	24320	79	549
		2020	0,421	24115	79	548
		2021	0,427	24293	81	547
		2022	0,423	24206	81	555
5	Jambi	2018	0,335	13092	56	228
		2019	0,324	13126	56	235
		2020	0,316	13131	58	234
		2021	0,315	13141	58	235
		2022	0,335	13145	58	239
6	Sumatera Selatan	2018	0,341	18989	81	588
		2019	0,339	19175	81	594
		2020	0,338	19606	88	592
		2021	0,34	19606	88	599
		2022	0,33	19587	88	612
7	Bengkulu	2018	0,355	17658	31	139
		2019	0,329	17985	31	143
		2020	0,323	18978	32	140
		2021	0,321	17895	34	143
		2022	0,315	18956	24	146
8	Lampung	2018	0,326	20759	55	494
		2019	0,331	20759	55	503
		2020	0,32	20715	59	504
		2021	0,314	20759	60	512
		2022	0,313	20510	60	519
9	Kep. Bangka Belitung	2018	0,272	1568	20	170
		2019	0,262	1658	10	170
		2020	0,257	1698	11	169

		2021	0,247	1897	13	170
		2022	0,255	1985	13	171
10	Kep. Riau	2018	0,339	5686	18	241
		2019	0,337	5686	18	248
		2020	0,334	5686	30	243
		2021	0,339	5686	31	252
		2022	0,325	5688	31	263
11	DKI Jakarta	2018	0,39	22365	95	590
		2019	0,391	23654	94	605
		2020	0,4	23698	97	589
		2021	0,411	23698	99	589
		2022	0,412	23987	98	592
12	Jawa Barat	2018	0,405	27545	285	1615
		2019	0,398	27617	285	1663
		2020	0,398	28045	309	1648
		2021	0,406	28178	329	1667
		2022	0,412	28462	329	1711
13	Jawa Tengah	2018	0,357	30667	65	855
		2019	0,358	30667	66	867
		2020	0,359	30667	67	852
		2021	0,368	30544	67	848
		2022	0,366	30819	68	854
14	DI Yogyakarta	2018	0,422	30256	90	163
		2019	0,428	30325	89	163
		2020	0,437	31256	88	166
		2021	0,436	32365	89	169
		2022	0,459	34569	90	173
15	Jawa Timur	2018	0,371	15987	97	1539
		2019	0,364	16589	99	1542
		2020	0,364	17898	98	1523
		2021	0,364	17898	99	1521
		2022	0,365	18987	99	1518
16	Banten	2018	0,367	5700	76	754

		2019	0,361	5717	76	771
		2020	0,365	5712	85	772
		2021	0,363	5712	94	776
		2022	0,377	5715	94	706
17	Bali	2018	0,364	21456	90	258
		2019	0,37	23654	91	161
		2020	0,369	23658	92	160
		2021	0,375	26587	96	158
		2022	0,362	26698	99	163
18	Nusa Tenggara Barat	2018	0,391	21565	156	322
		2019	0,374	23654	157	333
		2020	0,386	26548	159	324
		2021	0,384	21226	160	333
		2022	0,374	22654	162	343
19	Nusa Tenggara Timur	2018	0,359	26987	98	538
		2019	0,355	26987	47	553
		2020	0,356	26966	50	550
		2021	0,339	26987	53	580
		2022	0,34	27895	53	598
20	Kalimantan Barat	2018	0,325	18315	39	434
		2019	0,318	18315	39	441
		2020	0,325	18315	45	446
		2021	0,315	18315	45	448
		2022	0,311	18771	45	459
21	Kalimantan Tengah	2018	0,344	17987	44	241
		2019	0,335	18686	24	240
		2020	0,32	18800	24	240
		2021	0,32	18809	27	241
		2022	0,309	18906	27	242
22	Kalimantan Selatan	2018	0,34	13440	34	190
		2019	0,334	13440	34	195
		2020	0,351	13440	38	195
		2021	0,325	13440	21	202

		2022	0,309	13440	21	205
23	Kalimantan Timur	2018	0,342	12699	22	217
		2019	0,335	12704	22	227
		2020	0,335	12587	25	222
		2021	0,331	13270	27	228
		2022	0,317	13366	27	233
24	Kalimantan Utara	2018	0,304	4006	10	60
		2019	0,292	4596	10	61
		2020	0,3	4914	11	62
		2021	0,285	4914	11	66
		2022	0,27	4973	11	67
25	Sulawesi Utara	2018	0,372	25487	85	224
		2019	0,376	26987	86	224
		2020	0,368	26547	87	226
		2021	0,359	26548	86	229
		2022	0,359	26578	88	230
26	Sulawesi Tengah	2018	0,317	16908	32	217
		2019	0,33	16908	32	224
		2020	0,321	16908	35	225
		2021	0,326	16908	35	227
		2022	0,305	16952	35	232
27	Sulawesi Selatan	2018	0,388	30476	95	582
		2019	0,391	30470	95	579
		2020	0,382	30598	106	581
		2021	0,377	30403	90	595
		2022	0,365	30644	90	599
28	Sulawesi Tenggara	2018	0,392	12291	52	293
		2019	0,393	12291	52	297
		2020	0,388	12987	56	297
		2021	0,394	12867	57	305
		2022	0,366	12860	57	313
29	Gorontalo	2018	0,417	36987	33	363
		2019	0,41	37898	33	366

		2020	0,406	36987	35	361
		2021	0,409	37898	36	369
		2022	0,423	37985	36	370
30	Sulawesi Barat	2018	0,366	7038	31	388
		2019	0,365	5841	31	388
		2020	0,356	6154	31	388
		2021	0,366	6175	31	388
		2022	0,371	6180	31	391
31	Maluku	2018	0,326	9902	27	279
		2019	0,32	10247	27	282
		2020	0,326	10676	30	282
		2021	0,316	10266	32	282
		2022	0,306	10373	32	284
32	Maluku Utara	2018	0,336	7354	19	201
		2019	0,31	7354	19	208
		2020	0,29	7354	20	210
		2021	0,278	7354	20	215
		2022	0,309	7360	20	217
33	Papua Barat	2018	0,391	25698	18	322
		2019	0,381	26587	18	322
		2020	0,376	27895	20	324
		2021	0,374	29845	21	329
		2022	0,384	30265	21	341
34	Papua	2018	0,398	21824	62	525
		2019	0,391	21727	62	538
		2020	0,395	20901	66	542
		2021	0,396	21068	65	546
		2022	0,393	21563	65	756

Lampiran XI

Hasil Uji Statistik Deskriptif

	LOGX1	LOGX2	LOGX3	LOGY
Mean	9.683838	3.836589	5.681499	-1.062201
Median	9.856489	3.850148	5.588195	-1.078810
Maximum	10.54495	5.796058	7.444833	-0.778705
Minimum	7.357556	2.302585	4.094345	-1.398367
Std. Dev.	0.659826	0.739062	0.820581	0.114627
Skewness	-1.447657	0.054535	0.087808	-0.205974
Kurtosis	4.983724	2.984155	2.612514	2.950305
Jarque-Bera	87.25254	0.086044	1.281987	1.219547
Probability	0.568745	0.957890	0.526769	0.543474
Sum	1646.253	652.2202	965.8549	-180.5742
Sum Sq. Dev.	73.57750	92.30998	113.7967	2.220548
Observations	170	170	170	170

Lampiran XII: Indeks Gini Rasio

Provinsi	Indeks Gini Rasio perTahun				
	2018	2019	2020	2021	2022
ACEH	0.318	0.321	0.319	0.323	0.291
SUMATERA UTARA	0.311	0.315	0.314	0.313	0.326
SUMATERA BARAT	0.305	0.307	0.301	0.3	0.292
RIAU	0.347	0.331	0.321	0.327	0.323
JAMBI	0.335	0.324	0.316	0.315	0.335
SUMATERA SELATAN	0.341	0.339	0.338	0.34	0.33
BENGKULU	0.355	0.329	0.323	0.321	0.315
LAMPUNG	0.326	0.331	0.32	0.314	0.313
KEP. BANGKA BELITUNG	0.272	0.262	0.257	0.247	0.255
KEP. RIAU	0.339	0.337	0.334	0.339	0.325
DKI JAKARTA	0.39	0.391	0.4	0.411	0.412
JAWA BARAT	0.405	0.398	0.398	0.406	0.412
JAWA TENGAH	0.357	0.358	0.359	0.368	0.366
DI YOGYAKARTA	0.422	0.428	0.437	0.436	0.459
JAWA TIMUR	0.371	0.364	0.364	0.364	0.365
BANTEN	0.367	0.361	0.365	0.363	0.377
BALI	0.364	0.37	0.369	0.375	0.362
NUSA TENGGARA BARAT	0.391	0.374	0.386	0.384	0.374
NUSA TENGGARA TIMUR	0.359	0.355	0.356	0.339	0.34
KALIMANTAN BARAT	0.325	0.318	0.325	0.315	0.311
KALIMANTAN TENGAH	0.344	0.335	0.32	0.32	0.309
KALIMANTAN SELATAN	0.34	0.334	0.351	0.325	0.309
KALIMANTAN TIMUR	0.342	0.335	0.335	0.331	0.317
KALIMANTAN UTARA	0.304	0.292	0.3	0.285	0.27
SULAWESI UTARA	0.372	0.376	0.368	0.359	0.359
SULAWESI TENGAH	0.317	0.33	0.321	0.326	0.305
SULAWESI SELATAN	0.388	0.391	0.382	0.377	0.365
SULAWESI TENGGARA	0.392	0.393	0.388	0.394	0.366

GORONTALO	0.417	0.41	0.406	0.409	0.423
SULAWESI BARAT	0.366	0.365	0.356	0.366	0.371
MALUKU	0.326	0.32	0.326	0.316	0.306
MALUKU UTARA	0.336	0.31	0.29	0.278	0.309
PAPUA BARAT	0.391	0.381	0.376	0.374	0.384
PAPUA	0.398	0.391	0.395	0.396	0.393
INDONESIA	0.384	0.38	0.385	0.381	0.381

Lampiran XIII: Panjang Jalan

Provinsi	2018	2019	2020	2021	2022
ACEH	23915	23897	23632	23650	23660
SUMATERA UTARA	39115	40388	40956	40739	40910
SUMATERA BARAT	22388	22351	22323	22649	22653
RIAU	24497	24320	24115	24293	24206
JAMBI	13092	13126	13131	13141	13145
SUMATERA SELATAN	18989	19175	19606	19606	19587
BENGKULU	9239	9239	9191	9191	9228
LAMPUNG	20759	20759	20715	20759	20510
KEP. BANGKA BELITUNG	5418	5418	5418	5783	5891
KEP. RIAU	5686	5686	5686	5686	5688
DKI JAKARTA	6732	6485	6485	6485	6485
JAWA BARAT	27545	27617	28045	28178	28462
JAWA TENGAH	30667	30667	30667	30544	30819
DI YOGYAKARTA	4370	4361	4338	4338	4449
JAWA TIMUR	40963	41587	42450	42521	42422
BANTEN	5700	5717	5712	5712	5715
BALI	8722	8758	8805	8787	8758
NUSA TENGGARA BARAT	8504	8504	8504	8504	8509
NUSA TENGGARA TIMUR	23571	23571	23656	23656	24014
KALIMANTAN BARAT	18315	18315	18315	18315	18771
KALIMANTAN TENGAH	17987	18686	18800	18809	18906
KALIMANTAN SELATAN	13440	13440	13440	13440	13440
KALIMANTAN TIMUR	12699	12704	12587	13270	13366

KALIMANTAN UTARA	4006	4596	4914	4914	4973
SULAWESI UTARA	10072	10006	10058	10091	10119
SULAWESI TENGAH	16908	16908	16908	16908	16952
SULAWESI SELATAN	30476	30470	30598	30403	30644
SULAWESI TENGGARA	12291	12291	12987	12867	12860
GORONTALO	5539	5513	5506	5513	5516
SULAWESI BARAT	7038	5841	6154	6175	6180
MALUKU	9902	10247	10676	10266	10373
MALUKU UTARA	7354	7354	7354	7354	7360
PAPUA BARAT	12529	12436	12522	13015	13027
PAPUA	21824	21727	20901	21068	21563

Lampiran XIV: Infrastruktur Pendidikan

provinsi	2018	2019	2020	2021	2022
ACEH	520	532	528	529	535
SUMATERA UTARA	1 072	1 088	1 074	1 066	1 075
SUMATERA BARAT	323	332	330	331	337
RIAU	443	449	448	447	455
JAMBI	228	235	234	235	239
SUMATERA SELATAN	588	594	592	599	612
BENGKULU	139	143	140	143	146
LAMPUNG	494	503	504	512	519
KEP. BANGKA BELITUNG	70	70	69	70	71
KEP. RIAU	141	148	143	152	163
DKI JAKARTA	490	505	489	489	492
JAWA BARAT	1 615	1 663	1 648	1 667	1 711
JAWA TENGAH	855	867	852	848	854
DI YOGYAKARTA	163	163	166	169	173
JAWA TIMUR	1 539	1 542	1 523	1 521	1 518
BANTEN	545	571	572	576	603
BALI	158	161	160	158	163

NUSA TENGGARA BARAT	322	333	324	333	343
NUSA TENGGARA TIMUR	538	553	550	580	598
KALIMANTAN BARAT	434	441	446	448	459
KALIMANTAN TENGAH	241	240	240	241	242
KALIMANTAN SELATAN	190	195	195	202	205
KALIMANTAN TIMUR	217	227	222	228	233
KALIMANTAN UTARA	60	61	62	66	67
SULAWESI UTARA	224	224	226	229	230
SULAWESI TENGAH	217	224	225	227	232
SULAWESI SELATAN	582	579	581	595	599
SULAWESI TENGGARA	293	297	297	305	313
GORONTALO	63	66	67	69	70
SULAWESI BARAT	88	88	88	88	91
MALUKU	279	282	282	282	284
MALUKU UTARA	201	208	210	215	217
PAPUA BARAT	122	122	124	129	131
PAPUA	229	238	242	246	256

Lampiran XV: Infrastruktur Kesehatan

provinsi	2018	2019	2020	2021	2022
ACEH	520	532	528	529	535
SUMATERA UTARA	1 072	1 088	1 074	1 066	1 075
SUMATERA BARAT	323	332	330	331	337
RIAU	443	449	448	447	455
JAMBI	228	235	234	235	239
SUMATERA SELATAN	588	594	592	599	612
BENGKULU	139	143	140	143	146
LAMPUNG	494	503	504	512	519
KEP. BANGKA BELITUNG	70	70	69	70	71

KEP. RIAU	141	148	143	152	163
DKI JAKARTA	490	505	489	489	492
JAWA BARAT	1 615	1 663	1 648	1 667	1 711
JAWA TENGAH	855	867	852	848	854
DI YOGYAKARTA	163	163	166	169	173
JAWA TIMUR	1 539	1 542	1 523	1 521	1 518
BANTEN	545	571	572	576	603
BALI	158	161	160	158	163
NUSA TENGGARA BARAT	322	333	324	333	343
NUSA TENGGARA TIMUR	538	553	550	580	598
KALIMANTAN BARAT	434	441	446	448	459
KALIMANTAN TENGAH	241	240	240	241	242
KALIMANTAN SELATAN	190	195	195	202	205
KALIMANTAN TIMUR	217	227	222	228	233
KALIMANTAN UTARA	60	61	62	66	67
SULAWESI UTARA	224	224	226	229	230
SULAWESI TENGAH	217	224	225	227	232
SULAWESI SELATAN	582	579	581	595	599
SULAWESI TENGGARA	293	297	297	305	313
GORONTALO	63	66	67	69	70
SULAWESI BARAT	88	88	88	88	91
MALUKU	279	282	282	282	284
MALUKU UTARA	201	208	210	215	217
PAPUA BARAT	122	122	124	129	131
PAPUA	229	238	242	246	256
INDONESIA	13 683	13 944	13 853	13 995	14 236