

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kemajuan suatu wilayah dapat diukur dari perkembangan ekonominya. Sektor infrastruktur menjadi salah satu faktor pendorong utama perkembangan ekonomi suatu wilayah. Infrastruktur memiliki dampak yang signifikan terhadap peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain peningkatan pendapatan wilayah, peningkatan produktivitas tenaga kerja, dan peningkatan akses kesempatan kerja. Pembangunan infrastruktur dikatakan mampu menggeser sektor riil, menyerap tenaga kerja, mendorong konsumsi masyarakat dan pemerintah, serta meningkatkan kegiatan produksi (Daroedono, 2004).

Pembangunan infrastruktur yang berkualitas akan mampu mendorong perkembangan ekonomi, meningkatkan daya saing wilayah, dan memperlancar arus manusia dan barang, yang kesemuanya akan memberikan multiplier effect yang positif bagi kesejahteraan penduduk. Proses ekonomi akan dipicu oleh pemberdayaan sumber daya untuk menciptakan infrastruktur, sehingga menghasilkan multiplier effect manfaat ekonomi dan sosial (Setiadi, 2006). Multiplier effect (pengaruh ganda) adalah pengaruh luas yang disebabkan oleh kegiatan ekonomi dimana mengalami peningkatan pengeluaran nasional mengakibatkan peningkatan pendapatan dan konsumsi (Kemenkeu, 2021). Multiplier effect ini memiliki dampak yang luas karena disebabkan oleh satu kegiatan kemudian mempengaruhi kegiatan lainnya.

Ketimpangan wilayah (regional disparity) timbul dikarenakan tidak adanya pemerataan dalam pembangunan ekonomi. Hal ini terlihat dengan adanya wilayah yang maju dengan wilayah yang terbelakang atau kurang maju. Ketidakmerataan pembangunan ini disebabkan karena adanya perbedaan antara wilayah satu dengan lainnya. Armida S (2005) mengemukakan salah satu permasalahan ketimpangan yang menonjol di Indonesia adalah kesenjangan antar wilayah sebagai konsekuensi dari terkonsentrasinya kegiatan perekonomian di Pulau Jawa

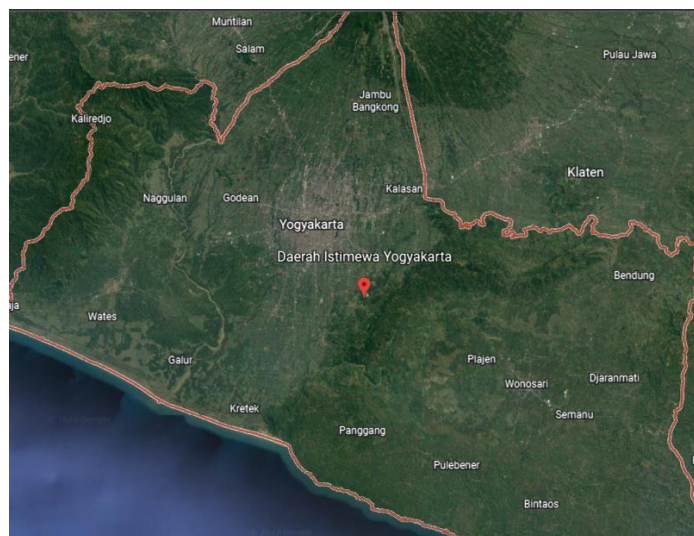
dan Bali. Menurut Capello (2009), pembangunan wilayah didukung oleh pertumbuhan ekonomi, baik dengan migrasi tenaga kerja, kemajuan teknologi, penyediaan ekonomi, dan arus investasi. Dalam hal ini, pembangunan wilayah akan berjalan apabila dilengkapi dengan adanya pertumbuhan ekonomi, migrasi tenaga kerja, teknologi canggih, penyediaan ekonomi dan arus investasi.

Pembangunan yang terjadi di Indonesia masih dihadapi dengan ketimpangan antarwilayah. Ketimpangan masih meningkat di Indonesia, ditandai dengan Indeks Gini pada bulan September 2021 sebesar 0,381 (BPS, 2022). Menurut Muta'ali (2015), ketimpangan perekonomian Indonesia berada pada rentang wilayah Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan wilayah hukum pulau Jawa mengalami ketimpangan wilayah dengan pulau-pulau lainnya. Ketiadaan infrastruktur yang memadai di setiap provinsi menjadi salah satu penyebab ketimpangan ini. Infrastruktur menurut Grigg (1988), digambarkan sebagai penyediaan komponen fisik yang melayani kebutuhan dasar, sosial, dan ekonomi masyarakat, seperti transportasi, irigasi, pembuangan limbah, bangunan, dan fasilitas umum.

Kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan sumber utama tingginya biaya logistik dan arus masuk investasi yang buruk (Bappenas, 2014). Menurut Todaro (2006), keadaan infrastruktur yang lemah, kinerja perusahaan yang rendah, dan pasar komoditas semuanya menghambat kemajuan ekonomi di negara-negara berkembang. Oleh karena itu, tujuan utama pertumbuhan nasional adalah pembangunan infrastruktur. Sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2015-2019, pembangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas utama pemerintah untuk “mempercepat pembangunan infrastruktur untuk pertumbuhan dan pemerataan” (Bappenas, 2014). Infrastruktur yang menjangkau seluruh wilayah Indonesia digalakkan dapat membantu pembangunan ekonomi wilayah. Pertumbuhan ekonomi Indonesia tetap berada sekitar 5,0 persen selama empat tahun terakhir, (BPS, 2022). Kondisi perekonomian Indonesia diperkirakan dapat meningkatkan daya dukung produktivitas melalui peningkatan pembangunan infrastruktur. Pengaruh dinamika sumber daya lokal, baik manusia maupun alam, dapat menentukan produktivitas setiap wilayah.

Sumber Daya Manusia adalah faktor pendorong utama di balik siklus produksi dan memainkan peran penting dalam meningkatkan produktivitas. Namun, di Indonesia, kualitas masyarakat belum merata, terbukti dari berbagai dinamika masalah kesejahteraan seperti kemiskinan, pendidikan, dan kesehatan. Menurut statistik BPS tahun 2022, tingkat kemiskinan di Indonesia masih tergolong tinggi yaitu sebesar 9,71 persen, persentase penduduk yang mampu mengenyam pendidikan hingga perguruan tinggi masih tergolong rendah, dan kejadian gizi buruk masih cukup banyak terjadi.

Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) adalah salah satu provinsi di Indonesia dengan kepadatan penduduk sebesar 1.171 jiwa per kilometer persegi. Laju pertumbuhan penduduk adalah sebesar 0,58 persen. Dan jumlah penduduk sebesar 3.882.288 jiwa dengan 3.133,15 kilometer persegi luas daratan, (BPS,2021). Bandara Internasional Yogyakarta (NYIA), Pelabuhan Perikanan Tanjung Adikarto, Stasiun Tugu, dan Stasiun Lempuyangan adalah beberapa infrastruktur penting di provinsi ini. Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu wilayah di Indonesia yang mengalami pembangunan infrastruktur tidak merata. Pembangunan infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta mengalami ketidakmerataan pembangunan yang menyebabkan ketimpangan perkembangan ekonomi wilayah. Dimana pembangunan infrastruktur serta perkembangan ekonomi masih berpusat di Kota Yogyakarta seperti pada gambar di bawah ini :



Gambar 1.1 Provinsi D.I Yogyakarta

Ketimpangan wilayah berkaitan dengan standar hidup masyarakat secara relatif secara keseluruhan (Kuncoro, 2006). Akibat disparitas tersebut, maka derajat pembangunan di berbagai wilayah berbeda-beda, sehingga menimbulkan gap atau disparitas kesejahteraan (Sukirno, 2010). Data statistik menampilkan tingkat Indeks Rasio Gini Daerah Istimewa Yogyakarta periode tahun 2021 sebesar 0,441. Jika dibandingkan dengan periode 2020 yang sebesar 0,434, statistik ini meningkat 0,007 poin (BPS). Hal ini menunjukkan bahwa ketimpangan wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta masih menjadi permasalahan ekonomi wilayah. Semakin meningkatnya rasio ketimpangan menunjukkan bahwa disparitas pendapatan antara kelas bawah dan kelas atas di Daerah Istimewa Yogyakarta semakin melebar. Berikut Tabel 1.1 menunjukkan Indeks Gini Daerah Istimewa Yogyakarta periode tahun 2019-2021 per Kabupaten :

Tabel 1.1 Indeks Gini D.I Yogyakarta 2019-2021

Kabupaten/kota	Gini Ratio Menurut Kabupaten/kota		
	2021	2020	2019
D.I. Yogyakarta	0.441	0.434	0.423
Kulonprogo	0.367	0.379	0.359
Bantul	0.441	0.418	0.422
Gunung kidul	0.323	0.352	0.325
Sleman	0.425	0.420	0.417
Yogyakarta	0.464	0.421	0.371

Sumber : BPS D.I Yogyakarta (diolah, tahun 2022)

Meningkatnya angka ketimpangan menunjukkan bahwa perbedaan atau gap antara pendapatan penduduk kelas bawah dan kelas atas di Daerah Istimewa Yogyakarta semakin tinggi. Secara nasional, rasio gini Jakarta menempati urutan kedua tertinggi setelah Yogyakarta. Sementara provinsi dengan ketimpangan terendah berasal dari Bangka Belitung. Rasio gini di Bangka Belitung hanya 0,247. (BPS).

Kasus kemiskinan di Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi permasalahan perkembangan ekonomi wilayah saat ini khususnya di Kabupaten Bantul yaitu

sebesar 146.98 ribu jiwa. Ditandai dengan meningkatnya jumlah penduduk miskin dalam angka rata-rata Provinsi sebesar 506,45 ribu jiwa atau dalam presentase sebesar 12,80 persen (BPS). Berikut tabel jumlah penduduk miskin per Kabupaten/kota di D.I Yogyakarta:

Tabel 1.2 Penduduk Miskin per Kabupaten di D.I Yogyakarta 2019-2021

Kabupaten/kota	Jumlah Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/kota (Jiwa)		
	2021	2020	2019
Kulonprogo	81.140	78.060	74.620
Bantul	146.980	138.660	131.150
Gunungkidul	135.330	127.610	123.080
Sleman	108.930	99.780	90.170
Yogyakarta	34.070	31.620	29.450
Total DIY	506.450	475.720	448.470

*Sumber : BPS D.I Yogyakarta (diolah)*

Tabel diatas menunjukkan bahwa presentase penduduk miskin terus meningkat berturut-turut dari tahun 2018 hingga 2021. Kabupaten/kota dengan jumlah penduduk miskin tertinggi adalah Kabupaten Bantul. Sedangkan Kota dengan jumlah penduduk miskin terendah adalah Kota Yogyakarta.

Ketimpangan wilayah dan kemiskinan masih menjadi masalah utama yang dihadapi, diberbagai wilayah khususnya Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini juga berdampak pada peningkatan pengangguran serta tantangan pengembangan infrastruktur yang sesuai terutama pada Infrastruktur transportasi umum. Pengembangan Infrastruktur berupa tranportasi umum ini bertujuan untuk mempermudah aktifitas ekonomi masyarakat dan perkembangan ekonomi wilayah.

Oleh karna itu, sangat penting untuk menilai tingkat hubungan antara pembangunan infrastruktur pemerintah dan perkembangan ekonomi wilayah. Belum jelas apakah infrastruktur mempercepat atau mendorong pertumbuhan ekonomi, tetapi telah diketahui bahwa PDB memiliki keterkaitan dengan telekomunikasi, energi, jalan, dan akses (Dollar dan Kraay, 2001).

Namun demikian, belum dilakukan perbandingan secara geografis pertumbuhan ekonomi wilayah dan infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta berdasarkan karakteristik masing-masing Kabupaten/kota. Penting adanya sudut pandang geografi dalam penelitian ini karena peran geografi adalah memetakan sebaran kondisi infrastruktur, menggali potensi ekonomi wilayah, membuat strategi penataan ruang, menetapkan tujuan pembangunan, memetakan perkembangan ekonomi wilayah, memetakan masalah ketimpangan wilayah, kesenjangan pendapatan dan kemiskinan. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menilai keadaan infrastruktur masing-masing kota, mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah masing-masing kota di Daerah Istimewa Yogyakarta, dan mengkaji hubungan dan karakteristik tipologi pembangunan infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi wilayah di Daerah Istimewa Yogyakarta.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian diatas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat kondisi infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2021?
2. Bagaimana perkembangan ekonomi wilayah setiap Kabupaten/kota di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2021 ?
3. Bagaimana hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2021?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Mengidentifikasi tingkat kondisi infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2021
2. Mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah setiap Kabupaten/kota di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2021
3. Menganalisis hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2021

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai referensi dan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah.
2. Dapat memberikan suatu informasi mengenai keterkaitan antara pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah. Agar dapat disusun suatu perencanaan pembangunan wilayah dan menjadi dasar perumusan kebijakan dan program pembangunan wilayah

## **1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya**

### **1.5.1 Telaah Pustaka**

#### **A. Infastruktur**

Infrastruktur menurut American Public Works Association (Stone, 1974 dalam Kodoatie, R.J., 2005) adalah fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh badan publik untuk fungsi pemerintah dalam penyediaan air, listrik, transportasi, gedung perdagangan dan layanan public serupa untuk memfasilitasi kegiatan sosial ekonomi masyarakat. Maka dari itu, infrastruktur dapat didefinisikan sebagai sistem fisik yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar manusia dalam mencapai suatu tujuan dalam bidang sosial dan ekonomi.

Infrastruktur, dalam istilah teknis, didefinisikan sebagai aset fisik yang dimaksudkan untuk menawarkan fungsi publik yang penting sebagai bagian dari suatu sistem. Maka dari itu, infrastruktur mengacu pada aspek fasilitas sistem dan infrastruktur (jaringan) yang terkait erat.

Sedangkan menurut Grigg (1988) Infrastruktur adalah sistem fisik yang menyediakan transportasi, irigasi, drainase, bangunan, dan layanan publik lainnya yang diperlukan untuk mendukung kebutuhan dasar manusia, termasuk tuntutan sosial dan ekonomi. Dari pengertian tersebut infrastruktur adalah fasilitas fisik berupa transportasi, pengairan, drainase, bangunan dan

layanan umum untuk membantu manusia dalam memenuhi kebutuhan sosial dan ekonomi.

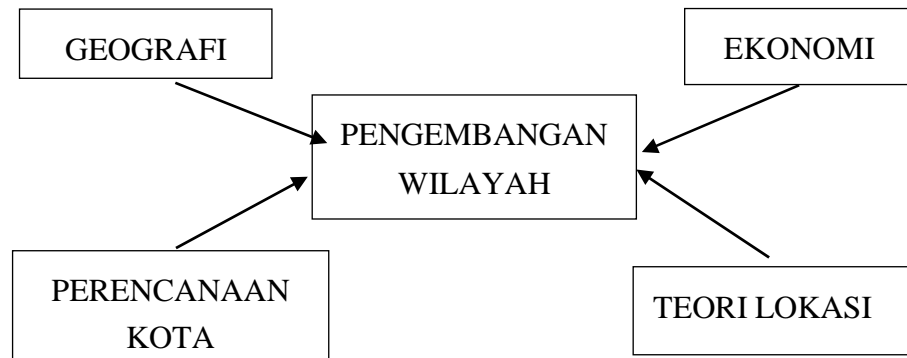
#### B. Perkembangan ekonomi wilayah

Pengembangan wilayah jika Menurut Capello (2009) adalah pengembangan wilayah yang didukung oleh pertumbuhan ekonomi, baik dengan migrasi tenaga kerja, kemajuan teknologi, penyediaan ekonomi, dan arus investasi. Dalam hal ini, pembangunan wilayah akan dapat dilaksanakan apabila dilengkapi dengan adanya pertumbuhan ekonomi, migrasi tenaga kerja, teknologi yang semakin canggih, penyediaan ekonomi dan arus investasi.

Suatu wilayah memiliki potensi untuk melaksanakan pembangunan dan penyelenggaraan pembangunan wilayah sebagai satu kesatuan geografis. Selain itu, wilayah (region) adalah suatu kesatuan geografis yang merupakan satu kesatuan yang utuh. Yang dimaksud dengan satuan geografis adalah ruang, sehingga tidak hanya meliputi unsur fisik tanah, tetapi juga faktor ekonomi, biologi, sosial, dan budaya (Wibowo dan Soetriono, 2004).

Pengembangan wilayah Menurut Sirojuzilam (2005), diartikan sebagai peningkatan nilai manfaat wilayah bagi masyarakat di suatu wilayah tertentu, dengan tingkat kesejahteraan masyarakat yang rata-rata meningkat, di samping semakin banyaknya sarana dan prasarana, barang atau jasa yang tersedia, dan peningkatan kegiatan usaha masyarakat baik jenis, intensitas, pelayanan, maupun mutunya. Sementara itu, empat pilar (disiplin tetraploid) pendorong pembangunan wilayah, menurut Misra (1977) adalah geografi, ekonomi, perencanaan kota, dan teori lokasi. Seperti yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini:





Gambar 1.2 Pilar Pengembangan Wilayah Menurut Misra (1977)

Perspektif Misra tentang evolusi bidang ini, di sisi lain, terlalu disederhanakan. Geografi dan teori lokasi bukan satu-satunya cara untuk menggambarkan fitur biogeofisika. Menurut Budiharsono (2005), pembangunan wilayah memerlukan setidaknya enam pilar/aspek:

1. Aspek biogeofisik

Aspek biogeofisik mencakup komposisi sumber daya hayati, sumber daya nonhayati, serta jasa, infrastruktur, kondisi wilayah di kawasan ini semuanya dianggap sebagai fitur biogeofisika.

2. Aspek ekonomi

Aspek ekonomi mengacu pada kegiatan-kegiatan ekonomi dilingkup masyarakat sekitar wilayah.

3. Aspek sosial budaya

Budaya, politik, dan pertahanan keamanan merupakan faktor sosial yang meliputi pengembangan kualitas sumber daya manusia, posisi tawar (dalam bidang politik), budaya masyarakat, dan pertahanan keamanan.

4. Aspek lokasi

Menggambarkan interaksi antara fasilitas produksi, manajemen, dan pemasaran di suatu wilayah dengan wilayah lainnya. Kajian tentang bagaimana proses industri menerima input, apakah merugikan atau tidak, termasuk dalam unsur lingkungan.

5. Aspek kelembagaan

Kelembagaan masyarakat yang diselenggarakan di suatu wilayah. Institusi juga terdiri dari peraturan dan regulasi federal, negara bagian, dan kotamadya yang relevan, serta institusi sosial ekonomi regional.

6. Aspek lingkungan.

Aspek yang melibatkan sumber daya alam di suatu wilayah ataupun lingkungan di sekitar masyarakat di suatu wilayah.

Aspek-aspek di atas menjadi dasar pembangunan ekonomi Daerah Istimewa Yogyakarta. Dengan aspek ekonomi, sosial budaya serta lokasi. Pembangunan Daerah Yogyakarta dapat berkembang dan tumbuh.

Penelitian ini mengkaji pembangunan wilayah dari sudut pandang ekonomi wilayah. Pendapatan wilayah memiliki peran dalam unsur ekonomi ini. Peneliti kemudian akan mengkaji pendapatan per kapita (PDRB) terhadap kondisi infrastruktur setiap kota di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dan juga menganalisis perkembangan ekonomi setiap kota di wilayah di Daerah Istimewa Yogyakarta melalui analisis typology Klassen, menggunakan nilai pendapatan per kapita (PDRB) dan laju pertumbuhan ekonomi setiap kota.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu ukuran yang digunakan untuk menilai perkembangan ekonomi suatu wilayah. Pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan harus berjalan beriringan dan terencana. Jika suatu wilayah dianggap kurang produktif, dapat diupayakan pembangunan yang berkeadilan guna mempercepat proses kemajuan wilayah. Tingkat pertumbuhan PDB digunakan untuk menghitung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Hal ini karena PDRB merupakan salah satu indikator yang sangat penting untuk menentukan keadaan ekonomi di suatu wilayah pada waktu tertentu.

### C. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan parameter ekonomi makro yang dapat menunjukkan sejauh mana perkembangan dan struktur ekonomi wilayah. Produk Nasional Bruto (PNB) atau Produk Domestik Bruto (PDB) dapat digunakan sebagai ukuran tingkat kesejahteraan masyarakat (Sirojuzilam, 2005).

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) didefinisikan oleh Rahardja dan Manurung (2002) sebagai nilai produk dan jasa akhir yang dihasilkan oleh suatu perekonomian dalam satu periode (periode waktu) dengan memanfaatkan unsur-unsur produksi yang berada (berlokasi) di dalam perekonomian tersebut. PDRB atas dasar harga berlaku berarti nilai barang dan jasa yang dihasilkan dihitung dengan menggunakan harga pada tahun yang bersangkutan, yang meliputi kenaikan harga, sedangkan PDRB atas dasar harga konstan menggunakan tahun dasar untuk menghitung nilai barang dan jasa yang dihasilkan.

Pendapatan rata-rata penduduk suatu wilayah adalah disebut sebagai pendapatan perkapita. Pendapatan per kapita dihitung dengan membagi pendapatan wilayah suatu wilayah dengan seluruh penduduk wilayah tersebut. Pendapatan per kapita sering digunakan untuk menilai kemakmuran dan tingkat pembangunan suatu wilayah. Semakin besar pendapatan per kapita suatu wilayah maka semakin sejahtera. Besarnya PDRB per kapita di suatu wilayah dapat digunakan untuk menghitung pendapatan per kapita. PDRB per kapita menggambarkan nilai tambah yang dapat dihasilkan setiap penduduk sebagai hasil dari kegiatan produksi.

### D. Sistem Informasi Geografis (SIG)

Sistem informasi geografis (SIG) adalah sistem berbasis komputer yang menangkap, menyimpan, memvalidasi, mengintegrasikan, memanipulasi, dan menampilkan data menggunakan peta digital (Turban, 2005). Geografi adalah informasi tentang permukaan bumi dan segala benda yang ada di atasnya, sedangkan Sistem Informasi Geografis (SIG) atau Geographic Information System (GIS) adalah sistem informasi khusus yang

mengelola data yang memiliki informasi spasial (referensi spasial). Sistem informasi geografis (SIG) adalah jenis sistem informasi yang menggunakan peta sebagai antarmuka untuk menampilkan data dalam bentuk grafik. SIG terdiri dari beberapa lapisan (layers) dan hubungan (Pragusta, 2002).

Sistem Informasi Geografis dapat membantu dalam permasalahan dan menjawab pertanyaan keruangan mengenai lokasi, sebaran, kondisi dan perkembangan. Bentuk hasil akhir dari SIG adalah berupa peta digital yang dapat membantu dalam mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan suatu wilayah. Permasalahan tersebut dalam bidang geografi, perencanaan kota, demografi, wabah bencana dan berbagai bidang lainnya.

#### E. Tipologi Klassen

Analisis Tipologi Klassen dikenalkan pertama kali pada tahun 1965 oleh Leo Klassen. Tipologi Klassen merupakan model yang sangat terkenal untuk digunakan sebagai identifikasi tingkat perkembangan perekonomian wilayah dengan menggunakan data basis besaran pendapatan per kapita dan pertumbuhan ekonomi dengan pembagian berdasarkan rata-rata (Lutfi Muta'ali, 2015). Hasil Tipologi Klassen berupa klasifikasi wilayah.

Menurut Tipologi Klassen, perkembangan wilayah dibagi menjadi 4 klasifikasi (Lutfi Muta'ali, 2015 ). Yaitu antara lain :

- a. Wilayah cepat maju dan cepat tumbuh (*High growth and high income*). Merupakan wilayah yang memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi dan pendapatan per kapita yang lebih tinggi dibanding rata-rata Kabupaten / Kota di Provinsi
- b. Wilayah maju tapi tertekan (*Low growth but high income*). Merupakan wilayah yang memiliki pendapatan per kapita lebih tinggi tetapi tingkat pertumbuhan ekonominya lebih rendah dibanding rata-rata Kabupaten / Kota di Provinsi.
- c. Wilayah berkembang cepat (*high growth but low income* ). Merupakan wilayah yang memiliki tingkat pertumbuhan tinggi, tetapi tingkat pendapatan perkapitanya lebih rendah dibanding rata-rata Kabupaten / Kota di Provinsi

d. Wilayah relatif tertinggal (*Low growth and low income*). Merupakan wilayah yang memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi dan pendapatan perkapita yang lebih rendah di banding rata-rata kabupaten / kota di Provinsi.

Berdasarkan empat jenis klasifikasi wilayah tersebut dirumuskan kebijakan pembangunan wilayah yang tepat. Sebagai contoh prioritas untuk pengembangan wilayah, dapat di arahkan pada wilayah Maju dan Wilayah Berkembang Cepat (Prospektif), sedangkan prioritas pembangunan sebaiknya diarahkan untuk mengentaskan wilayah yang relatif tertinggal. Wilayah maju juga dapat dianalogikan dengan pusat pertumbuhan dan wilayah berkembang pesat sangat prospektif dalam pengembangan pusat-pusat baru (*new growth center*).

#### F. Korelasi rank Spearman

Analisis korelasi Rank Spearman dapat digunakan untuk menentukan suatu besaran yang menyatakan kuat hubungan antara satu variabel terhadap variabel lainnya (Umar, 1999). Analisis statistik ini digunakan untuk hipotesis mengenai hubungan dua variabel terpisah. Dengan menggunakan analisis korelasi Rank Spearman, dapat diketahui peringkat kekuatan hubungan antara variabel-variabel tersebut.

Korelasi Rank Spearman juga memberikan telaah mengenai sifat hubungan antar variabel. Terdapat dua kemungkinan sifat hubungan yang diperoleh yaitu hubungan positif dan hubungan negatif. Hubungan positif berarti bahwa sebuah variabel mempunyai pengaruh terhadap variabel lainnya secara sejajar, sedangkan dalam hubungan yang bersifat negatif, pengaruh variabel terhadap variabel lainnya terjadi secara berlawanan.

Dengan demikian, peneliti dapat mengetahui pengaruh suatu variabel terhadap variabel lainnya walaupun data yang dimiliki peneliti terbatas. Apabila hasil korelasi Rank Spearman menyatakan bahwa pengaruh suatu variabel positif terhadap variabel lainnya, maka semakin baik nilai variabel tersebut, akan semakin baik pula variabel yang dipengaruhi, dan semakin buruk nilai variabel tersebut, maka variabel yang terpengaruh pun

akan semakin buruk. Bila dinyatakan hubungan bersifat negatif, maka nilai suatu variabel akan berlawanan dengan variabel yang dipengaruhi. Semakin baik nilai suatu variabel, variabel yang dipengaruhi akan bernilai semakin buruk, dan demikian sebaliknya.

### **1.5.2 Penelitian Sebelumnya**

Muhammad Eka Kusuma dan Lutfi Muta'ali (2019) dalam penelitiannya yang berjudul "Hubungan Pembangunan Infrastruktur dan Perkembangan Ekonomi Wilayah Indonesia", dengan tujuan menganalisis hubungan dan karakteristik tipologi pembangunan infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi wilayah Indonesia. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan analisis indeks komposit, tipologi klassen, korelasi rank spearman, dan tabulasi silang dengan menggunakan data sekunder dari 34 provinsi tahun 2014 – 2017. Hasil dari penelitian adalah hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi bersifat tidak menyeluruh. Perkembangan ekonomi wilayah sangat ditentukan oleh keberadaan infrastruktur komunikasi, energi listrik, jalan, dan pelayanan transportasi karena bentuk hubungannya signifikan dan bersifat positif. Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah dari lokasi penelitian dimana lokasi yang akan diteliti adalah di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dan tujuan mengidentifikasi sebaran infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta. Data yang digunakan merupakan data tahun 2021 dari BPS Daerah Istimewa Yogyakarta dan instansi-intansi terkait.

Frinsen Johny Hutagalung (2021) dalam penelitiannya yang berjudul "Hubungan Antara Daya Layan Infrastruktur dengan Ekonomi Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019" dengan tujuan mengidentifikasi potensi infrastruktur setiap kabupaten/kota, mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah setiap kabupaten/kota, serta menganalisis hubungan dan karakteristik potensi infrastruktur. Metode yang digunakan adalah kuantitatif dengan analisis indeks komposit, tipologi klassen, korelasi rank spearman, dan tabulasi silang dengan menggunakan data sekunder yang mencakup 35 wilayah administrasi

kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat perbedaan kelas keterlayanan infrastruktur kabupaten/kota Jawa Tengah. Indeks keterlayanan infrastruktur menunjukkan keragaman, dengan 7 kabupaten/kota dalam kategori tinggi, 25 kabupaten/kota dalam kategori sedang, dan 3 kabupaten/kota dalam kategori rendah. Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah dari lokasi penelitian dimana lokasi yang akan diteliti adalah Daerah Istimewa Yogyakarta. Dan tujuan mengidentifikasi sebaran infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta. Menggunakan data sekunder yang mencakup 5 wilayah administrasi kabupaten/kota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Aditya Kumar Patra dan Arabinda Acharya (2011) dalam penelitiannya yang berjudul “Regional Disparity, Infrastructure Development and Economic Growth: An Inter-State Analysis”, dengan tujuan mengidentifikasi kesenjangan spasial dalam fasilitas infrastruktur di 16 negara bagian utama di India dan pada gilirannya menganalisis dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi regional. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan menggunakan metode multivariat sederhana untuk menghitung Indeks komposit dengan menggabungkan berbagai layanan infrastruktur yang tersedia di tingkat negara bagian. Pengaruh variabel infrastruktur yang berbeda terhadap pertumbuhan ekonomi diamati dengan menggunakan matriks korelasi dan analisis regresi jalur (path regression analysis). Hasil dari penelitian adalah bahwa adanya hubungan positif antara Indeks Pembangunan Infrastruktur dan Produk Domestik Neto Per Kapita Negara dan hubungan negatif antara Indeks Pembangunan Infrastruktur dan kemiskinan. Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah dari tujuan penelitian dan lokasi penelitian dimana lokasi yang akan diteliti adalah Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia.

Jin Zhou, Ali Raza dan Hongguang Sui (2021) dalam penelitiannya yang berjudul “Infrastructure investment and economic growth quality: empirical analysis of China’s regional development, dengan tujuan Mengkaji secara sistematis peran investasi infrastruktur terhadap kualitas pertumbuhan ekonomi dengan menggunakan data panel regional dari 29 provinsi di China. Metode yang

digunakan adalah metode kuantitatif. Hasil dari penelitian adalah bahwa investasi infrastruktur China belum melewati ambang batas, dan kualitas pembangunan ekonomi telah meningkat secara dramatis, menurut data regresi. Hasil pengujian 2 SLS dan sistem GMM kuat ketika tingkat investasi rata-rata regional dan stok infrastruktur digunakan sebagai faktor instrumental. Lebih lanjut, studi mediasi mengungkapkan bahwa investasi infrastruktur mendorong pertumbuhan ekonomi dengan memfasilitasi sirkulasi sumber daya fisik dan material, integrasi pasar, dan evolusi modal pengetahuan. Secara keseluruhan, temuan ini memberikan wawasan kebijakan yang lebih mendalam tentang belanja infrastruktur.

Persamaan dari penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian sebelumnya adalah pada metode penelitian. Metode penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan Teknik analisis rank sperman dan tabulasi silang. Lalu teknik pengolahan data dengan indeks komposit dan tipology Klassen. Perbedaan dari penelitian sebelumnya adalah dari lokasi penelitian dan periode data sekunder yang digunakan.



Tabel 1.3 Penelitian Sebelumnya

<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Muhammad Eka Kusuma dan Lutfi Muta'ali (2019)	Hubungan Pembangunan Infrastruktur dan Perkembangan Ekonomi Wilayah Indonesia	Menganalisis kondisi infrastruktur setiap provinsi di Indonesia, mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah setiap provinsi di Indonesia, menganalisis hubungan dan karakteristik tipologi pembangunan infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi wilayah Indonesia.	Kuantitatif	Hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi bersifat tidak menyeluruh. Perkembangan ekonomi wilayah sangat ditentukan oleh keberadaan infrastruktur komunikasi, energi listrik, jalan, dan pelayanan transportasi karena bentuk hubungannya signifikan dan bersifat positif.
Frinsen Johny Hutagalung (2021)	Hubungan Antara Daya Layan Infrastruktur dengan Ekonomi Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019	Mengidentifikasi potensi infrastruktur setiap kabupaten/kota, mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah setiap kabupaten/kota, serta menganalisis hubungan dan karakteristik potensi infrastruktur	Kuantitatif	Indeks daya layan infrastruktur : 7 kabupaten/kota masuk kategori tinggi, 25 kabupaten/kota masuk kategori sedang, dan 3 kabupaten/kota masuk kategori rendah. Perkembangan ekonomi menunjukkan adanya variasi antar wilayah. Adapun wilayah-wilayah tersebut diklasifikasikan berdasarkan tipologi klassen, dimana wilayah kabupaten/kota terbagi ke dalam beberapa kelompok. Kelompok: wilayah maju dan cepat

Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
				tumbuh (9 kabupaten/kota), wilayah maju tetapi tertekan (3 provinsi), wilayah berkembang cepat (14 provinsi), dan wilayah relatif tertinggal (9 provinsi). Hubungan yang terbentuk menunjukkan bahwa potensi infrastruktur memiliki korelasi positif dan signifikan dengan perkembangan ekonomi.
Aditya Kumar Patra dan Arabinda Acharya (2011)	Regional Disparity, Infrastructure Development and Economic Growth: An Inter-State Analysis	Mengidentifikasi kesenjangan spasial dalam fasilitas infrastruktur di 16 negara bagian utama di India dan pada gilirannya menganalisis dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi regional	Kuantitatif	Adanya hubungan positif antara Indeks Pembangunan Infrastruktur dan Produk Domestik Neto Per Kapita Negara dan hubungan negatif antara Indeks Pembangunan Infrastruktur dan kemiskinan
Jin Zhou, Ali Raza dan Hongguang Sui (2021)	Infrastructure investment and economic growth quality: empirical analysis of China's regional development	Mengkaji secara sistematis peran investasi infrastruktur terhadap kualitas pertumbuhan ekonomi dengan menggunakan data panel regional dari 29 provinsi di	Kuantitatif	Investasi infrastruktur China belum melewati ambang batas, dan kualitas pembangunan ekonomi telah meningkat secara dramatis, menurut data regresi. Hasil pengujian 2SLS dan sistem GMM kuat ketika tingkat investasi rata-rata regional dan stok infrastruktur digunakan sebagai faktor

Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
		China		instrumental. Lebih lanjut, studi mediasi mengungkapkan bahwa investasi infrastruktur mendorong pertumbuhan ekonomi dengan memfasilitasi sirkulasi sumber daya fisik dan material, integrasi pasar, dan evolusi modal pengetahuan. Secara keseluruhan, temuan ini memberikan wawasan kebijakan yang lebih mendalam tentang belanja infrastruktur.
Madinda Puspitasari (2022)	Hubungan Antara Pembangunan Infrastruktur dengan Perkembangan Ekonomi Wilayah di Daerah Istimewa Yogyakarta	Menilai keadaan dan sebaran infrastruktur masing-masing kabupaten, mengidentifikasi perkembangan ekonomi wilayah masing-masing kabupaten di Yogyakarta, dan mengkaji hubungan dan karakteristik tipologi pembangunan infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi wilayah Yogyakarta	Kuantitatif	Kondisi pembangunan infrastruktur tiap kota/kabupaten yang dipengaruhi oleh luas wilayah, jumlah penduduk dan potensi daerah menunjukkan bahwa Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman merupakan wilayah dengan infrastruktur tinggi. Kabupaten Bantul dan Kabupaten Gunung Kidul merupakan wilayah dengan infrastruktur sedang. Serta Kabupaten Kulon Progo termasuk wilayah dengan infrastruktur rendah. Perkembangan ekonomi tiap kota/kabupaten yang didasari oleh nilai Pendapatan per Kapita dan Laju pertumbuhan, menunjukkan

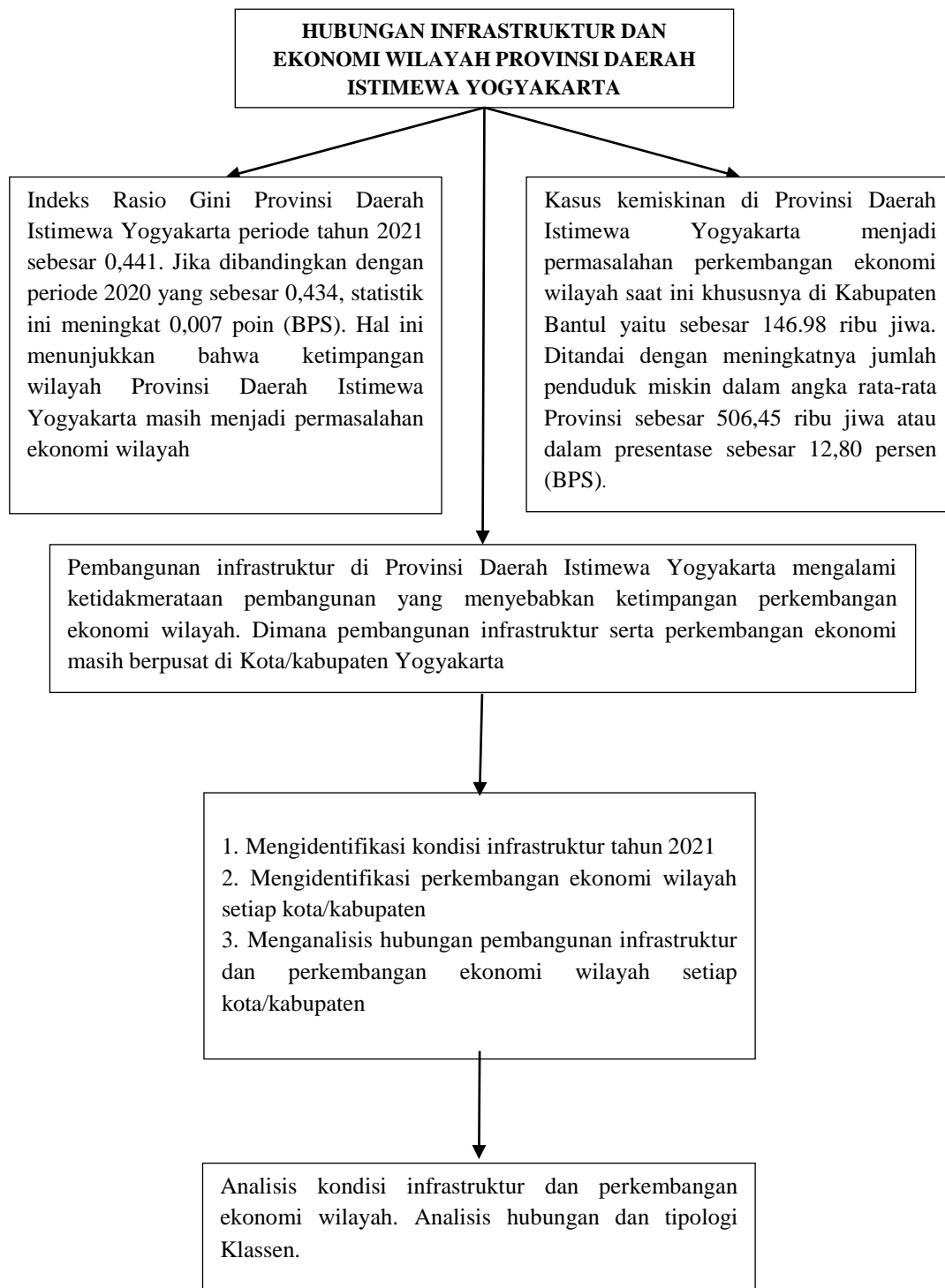
Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
				<p>bahwa kota dan kabupaten Sleman termasuk kategori wilayah cepat maju dan cepat tumbuh. Kabupaten Gunung Kidul adalah termasuk dalam kategori wilayah berkembang cepat. Serta Kabupaten Bantul dan Kulon Progo merupakan wilayah dengan kategori relatif tertinggal .</p> <p>Hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah menunjukkan hasil yang tidak komperhensif. Karena hanya sebagian infrastruktur yang menunjukkan hubungan yang signifikan dan positif, yaitu infrastruktur komunikasi, infrastruktur jalan, layanan transportasi dan infrastruktur perdagangan. Sebagian infrastruktur tersebut sangat menentukan perkembangan ekonomi wilayah</p>

## 1.6 Kerangka Penelitian

Kesenjangan yang diciptakan oleh perbedaan antar wilayah dalam pembangunan ekonomi wilayah mengarah pada pembentukan daerah-daerah dengan tingkat kemiskinan yang tinggi. Salah satu Provinsi di Indonesia yang termasuk dalam kategori Provinsi termiskin adalah Daerah Istimewa Yogyakarta. Adanya ketertinggalan Daerah Istimewa Yogyakarta inilah yang memunculkan kategori Kabupaten yang maju maupun Kabupaten yang tertinggal. Belum memadainya pelayanan infrastruktur dasar antar daerah, dan isu tingginya angka kemiskinan dan ketimpangan ini menjadi penyebab ketertinggalan Daerah Istimewa Yogyakarta. Sedangkan masalah pelayanan infrastruktur dapat digolongkan sebagai masalah sosial dan masalah ekonomi yaitu infrastruktur yang terdiri dari infrastruktur transportasi umum, infrastruktur jalan, infrastruktur energi listrik, infrastruktur keairan, infrastruktur kesehatan, infrastruktur pendidikan, infrastruktur gedung perdagangan, infrastruktur komunikasi.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Indeks Rasio Gini Daerah Istimewa Yogyakarta periode tahun 2021 sebesar 0,441. Jika dibandingkan dengan periode 2020 yang sebesar 0,434, statistik ini meningkat 0,007 poin (BPS, 2021). Hal ini menunjukkan bahwa ketimpangan wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta masih menjadi permasalahan ekonomi wilayah. Sedangkan kasus kemiskinan di Daerah Istimewa Yogyakarta tertinggi adalah Kabupaten Bantul yaitu sebesar 146.98 ribu jiwa. Ditandai dengan meningkatnya jumlah penduduk miskin dalam angka rata-rata Provinsi sebesar 506,45 ribu jiwa atau dalam presentase sebesar 12,80 persen. Permasalahan pembangunan infrastruktur di Daerah Istimewa Yogyakarta mengalami ketidakmerataan pembangunan yang menyebabkan ketimpangan perkembangan ekonomi wilayah. Dimana pembangunan infrastruktur serta perkembangan ekonomi masih berpusat di kota/kabupaten Yogyakarta.

Beberapa permasalahan diatas memunculkan topik penelitian yang dapat ditetapkan yaitu identifikasi kondisi infrastruktur setiap kabupaten/kota, identifikasi perkembangan ekonomi wilayah setiap kabupaten/kota, dan analisis hubungan pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi wilayah.



Gambar 1.3 Kerangka Penelitian

## 1.7 Batasan Operasional

**Ekonomi wilayah** adalah membahas mengenai pelaksanaan kegiatan ekonomi dengan fokus pada dimensi geografis atau spasial.

**Entitas** adalah sesuatu dengan keberadaan yang unik dan berbeda.

**Indeks Komposit** adalah suatu kombinasi linier dari variabel-variabel. Koefisien variabel-variabel tersebut ditentukan dengan cara memaksimumkan fungsi varian dengan kendala suatu persamaan

**Indeks Gini** adalah Indeks Gini Digunakan untuk mengukur tingkat ketimpangan pendapatan suatu wilayah secara menyeluruh. **Indeks Gini** berkisar antara 0 sampai 1. Apabila koefisien Gini bernilai 0 berarti pemerataan sempurna, sedangkan apabila bernilai 1 berarti ketimpangan benar-benar sempurna terjadi

**Infrastruktur** adalah jenis modal publik yang mencakup jalan umum, jembatan, sistem saluran pembuangan, dan aset lain yang didanai pemerintah (Gregory Mankiw, 2003)

**Kepadatan Penduduk** adalah banyaknya penduduk per satuan luas wilayah. Luas wilayah yang dimaksud adalah luas seluruh daratan pada suatu wilayah administrasi.

**Regional Disparities atau Ketimpangan Wilayah** adalah Ketimpangan yang terjadi tidak hanya dalam distribusi pendapatan masyarakat, tetapi juga dalam pembangunan antar wilayah di wilayah suatu negara (Sirojuzilam, 2005).

**Mobilitas penduduk** adalah gerak atau perpindahan penduduk dari suatu wilayah (geografis) ke wilayah lain dalam jangka waktu tertentu

**Multiplier effect** adalah pengaruh yang meluas yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan ekonomi dimana peningkatan pengeluaran nasional mempengaruhi peningkatan pendapatan dan konsumsi.

**PDRB** adalah jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh berbagai unit industry barang dan jasa di wilayah suatu negara selama periode waktu tertentu (umumnya satu tahun).