



Infrastruktur, Investasi, dan Ketimpangan Pembangunan Regional di Indonesia: Bukti Empiris 2015-2024

Azwar Kholid

Program Studi Ekonomi Pembangunan, Universitas Muhammadiyah Bekasi Karawang, Indonesia

*Penulis Korespondensi: azwarkholid@ibm.ac.id

Abstract. *Regional development inequality remains a structural challenge in Indonesia despite the acceleration of infrastructure construction and the rapid increase in investment realization during the last decade. This study analyzes the relationship among infrastructure availability, investment distribution, and regional development inequality in Indonesia using a descriptive-comparative quantitative approach. Secondary data are drawn from Statistics Indonesia (BPS), the Ministry of Investment/BKPM, and the Ministry of National Development Planning/Bappenas, complemented by peer-reviewed studies published during 2015-2025. Road length is used as a proxy for physical connectivity, while realized domestic and foreign investment represents capital deepening. Regional disparity is discussed through provincial GRDP per capita differentials and the Williamson-index framework. The findings show that national road length increased from 537,837 km in 2016 to 543,324 km in 2024, while realized investment reached IDR 1,714.2 trillion in 2024, with 52.2 percent located outside Java. Nevertheless, provincial income gaps remain wide: 2024 GRDP per capita in Jakarta was more than fourteen times that of East Nusa Tenggara. The evidence suggests that infrastructure and investment can reduce spatial inequality only when connectivity improvements are linked to local production networks, human capital, and wider geographic dispersion of productive activities. The study recommends place-based infrastructure policy and investment incentives that prioritize interregional linkages rather than merely aggregate capital formation.*

Keywords: *Infrastructure; Investment; Regional Development; Regional Inequality; Spatial Economy.*

Abstrak. Ketimpangan pembangunan regional masih menjadi persoalan struktural di Indonesia meskipun pembangunan infrastruktur mengalami percepatan dan realisasi investasi meningkat pesat dalam satu dekade terakhir. Penelitian ini menganalisis keterkaitan antara ketersediaan infrastruktur, distribusi investasi, dan ketimpangan pembangunan regional di Indonesia dengan pendekatan kuantitatif deskriptif-komparatif. Data sekunder bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Investasi/BKPM, dan Kementerian PPN/Bappenas, serta diperkuat oleh penelitian ilmiah terbitan 2015-2025. Panjang jalan digunakan sebagai proksi konektivitas fisik, sedangkan realisasi PMDN dan PMA merepresentasikan pendalaman modal. Ketimpangan regional dianalisis melalui perbedaan PDRB per kapita antarprovinsi dan kerangka Indeks Williamson. Hasil menunjukkan bahwa panjang jalan nasional meningkat dari 537.837 km pada 2016 menjadi 543.324 km pada 2024, sementara realisasi investasi 2024 mencapai Rp1.714,2 triliun dan 52,2 persen di antaranya berada di luar Jawa. Namun, kesenjangan pendapatan antarprovinsi tetap lebar; PDRB per kapita DKI Jakarta pada 2024 lebih dari empat belas kali PDRB per kapita Nusa Tenggara Timur. Temuan mengindikasikan bahwa infrastruktur dan investasi tidak otomatis menghasilkan pemerataan, kecuali terhubung dengan jaringan produksi lokal, penguatan SDM, dan penyebaran aktivitas produktif secara geografis. Kebijakan perlu beralih dari orientasi kuantitas proyek menuju konektivitas antardaerah dan kualitas investasi berbasis wilayah.

Kata Kunci: Ekonomi Spasial; Infrastruktur; Investasi; Ketimpangan Regional; Pembangunan Wilayah.

1. LATAR BELAKANG

Ketimpangan pembangunan antarwilayah merupakan salah satu persoalan utama ekonomi pembangunan Indonesia karena pertumbuhan nasional berlangsung pada struktur ruang yang sangat heterogen. Perbedaan akses pasar, kualitas konektivitas, kapasitas fiskal, kepadatan penduduk, basis industri, dan kualitas sumber daya manusia membuat manfaat pertumbuhan tidak tersebar secara seragam. RPJMN 2020-2024 menempatkan pemerataan antarwilayah sebagai salah satu agenda pembangunan kewilayahan, dengan perhatian pada kesenjangan Kawasan Barat Indonesia dan Kawasan Timur Indonesia serta perbedaan Jawa

dan luar Jawa (Bappenas, 2020). Arah tersebut berlanjut dalam RPJMN 2025-2029 yang menempatkan penguatan pembangunan kewilayahan, sarana-prasarana, dan pusat pertumbuhan baru sebagai komponen transformasi ekonomi nasional (Bappenas, 2025). Oleh karena itu, analisis pembangunan regional tidak cukup hanya menggunakan pertumbuhan PDB nasional, tetapi juga perlu menilai bagaimana infrastruktur dan investasi mengubah struktur produksi dan distribusi kesejahteraan secara spasial.

Infrastruktur secara teoretis menurunkan biaya transaksi, memperluas pasar, meningkatkan mobilitas faktor produksi, dan memperbesar akses rumah tangga maupun perusahaan terhadap pusat kegiatan ekonomi. Namun, dampaknya terhadap ketimpangan tidak selalu linear. Infrastruktur yang dibangun terutama pada pusat pertumbuhan yang telah maju dapat memperkuat aglomerasi dan menarik modal serta tenaga kerja terampil menuju wilayah yang sudah produktif. Sebaliknya, apabila infrastruktur menghubungkan wilayah tertinggal dengan pasar yang lebih besar dan dibarengi penguatan kapasitas lokal, maka efeknya dapat berupa konvergensi. Sukwika (2018) menemukan keterkaitan kuat antara kesenjangan infrastruktur dan kesenjangan PDRB per kapita antarprovinsi. Faradis dan Afifah (2020) juga menunjukkan bahwa provinsi dengan tingkat infrastruktur yang kurang memadai cenderung terkonsentrasi di Kalimantan dan kawasan timur Indonesia.

Data resmi menunjukkan bahwa kapasitas infrastruktur fisik memang meningkat, tetapi tidak selalu secara cepat atau merata. BPS mencatat panjang jalan Indonesia sebesar 537.837 km pada 2016, meningkat menjadi 542.160 km pada 2019 dan 545.155 km pada 2020, kemudian berada pada 543.324 km pada 2024. Perubahan agregat ini perlu dibaca secara hati-hati karena panjang jalan tidak mencerminkan seluruh aspek kualitas, kemantapan, kapasitas, dan keterhubungan jaringan. Studi Wahyuni et al. (2022) menunjukkan bahwa kualitas akses jalan perdesaan dan Rural Access Index merupakan dimensi yang lebih dekat terhadap akses ekonomi rumah tangga, dan peningkatan akses di Papua serta Papua Barat selama periode Nawacita berkaitan dengan penurunan ketimpangan akses. Dengan demikian, kualitas konektivitas dan fungsi jaringan menjadi lebih penting daripada sekadar jumlah kilometer jalan.

Pada saat yang sama, investasi berkembang sangat cepat. Kementerian Investasi/BKPM melaporkan realisasi investasi 2024 mencapai Rp1.714,2 triliun atau tumbuh 20,8 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Komposisinya terdiri atas PMA sebesar Rp900,2 triliun dan PMDN sebesar Rp814,0 triliun. Dari sisi spasial, realisasi investasi di luar Jawa mencapai Rp895,4 triliun atau 52,2 persen, lebih besar dibandingkan Jawa sebesar Rp818,8 triliun atau 47,8 persen (Kementerian Investasi/BKPM, 2025). Angka ini mengindikasikan terjadinya

perluasan tujuan investasi di luar pusat tradisional Jawa, terutama sejalan dengan hilirisasi mineral, pengembangan kawasan industri, dan pembangunan pusat pertumbuhan baru. Namun, penyebaran nilai investasi secara geografis belum otomatis menunjukkan persebaran nilai tambah, keterkaitan lokal, dan kesempatan kerja berkualitas.

Kesenjangan PDRB per kapita memperlihatkan bahwa jarak antarwilayah masih sangat besar. Berdasarkan data BPS untuk 2024, PDRB per kapita atas dasar harga berlaku DKI Jakarta mencapai sekitar Rp344,38 juta, Riau Rp165,35 juta, dan Kepulauan Riau Rp161,42 juta. Di sisi lain, Nusa Tenggara Timur berada pada sekitar Rp24,30 juta dan Nusa Tenggara Barat sekitar Rp32,28 juta. Dengan demikian, PDRB per kapita DKI Jakarta lebih dari empat belas kali Nusa Tenggara Timur. Perbedaan tersebut tidak dapat semata-mata dibaca sebagai perbedaan produktivitas individu, karena struktur sektor, konsentrasi kantor pusat perusahaan, sumber daya alam, tingkat urbanisasi, dan harga relatif juga berpengaruh. Meski demikian, rentang yang lebar ini tetap menunjukkan bahwa transformasi ekonomi antardaerah berlangsung dengan kecepatan yang berbeda (BPS, 2025a; BPS, 2025b).

Literatur empiris Indonesia juga menghasilkan temuan yang tidak sepenuhnya seragam. Kurniawan dan Ihsan (2021) menemukan bahwa investasi dan infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan Azim et al. (2022) menemukan bahwa jalan dan investasi asing dapat berkorelasi positif dengan ketimpangan antarprovinsi. Iranto dan Solehati (2020) juga menunjukkan FDI berhubungan positif dengan ketimpangan di Kawasan Timur Indonesia, sementara Nisa et al. (2025) memperoleh bukti bahwa FDI dapat menurunkan ketimpangan pembangunan dalam spesifikasi model yang berbeda. Perbedaan ini menunjukkan adanya mekanisme kondisional: investasi akan bersifat inklusif jika menyerap tenaga kerja lokal, mengembangkan rantai pasok, dan terhubung dengan infrastruktur yang memperluas akses pasar. Sebaliknya, investasi yang sangat terkonsentrasi, padat modal, atau berbasis enclave dapat meningkatkan output tanpa memberikan pengaruh pemerataan yang setara.

Kebaruan artikel ini terletak pada integrasi tiga dimensi yang sering dibahas secara terpisah, yaitu perkembangan infrastruktur, distribusi investasi, dan disparitas pembangunan regional dalam satu kerangka deskriptif-komparatif 2015-2024. Penelitian tidak mengklaim hubungan kausal tunggal, melainkan memeriksa apakah pola data resmi terbaru konsisten dengan mekanisme yang ditemukan dalam literatur panel provinsi dan studi spasial. Fokus analisis diarahkan pada pertanyaan: apakah peningkatan konektivitas dan perluasan investasi di luar Jawa telah berjalan searah dengan penyempitan kesenjangan regional, serta faktor apa yang menjelaskan mengapa hasilnya dapat berbeda antarwilayah. Pendekatan ini relevan untuk

menilai pergeseran kebijakan dari pembangunan infrastruktur berbasis proyek menuju pembangunan konektivitas ekonomi yang berbasis fungsi wilayah.

Tujuan penelitian adalah menganalisis perkembangan infrastruktur dan investasi Indonesia selama 2015-2024, menggambarkan pola ketimpangan regional melalui indikator PDRB per kapita dan kerangka Williamson, serta menyusun implikasi kebijakan untuk meningkatkan kontribusi infrastruktur dan investasi terhadap pemerataan pembangunan. Hasil penelitian diharapkan memberi kontribusi pada diskursus ekonomi regional dengan menekankan bahwa efek pembangunan tidak hanya ditentukan oleh besaran input modal, tetapi juga oleh lokasi, konektivitas, kapasitas absorpsi daerah, dan struktur keterkaitan produksi antardaerah.

2. KAJIAN TEORITIS

Infrastruktur dan Ekonomi Regional

Dalam teori pertumbuhan regional, infrastruktur merupakan bagian dari modal publik yang meningkatkan produktivitas modal privat dan tenaga kerja. Jalan, pelabuhan, listrik, air, telekomunikasi, dan infrastruktur sosial membentuk biaya dasar bagi perusahaan untuk memproduksi dan mendistribusikan barang. Ketika jaringan konektivitas membaik, perusahaan dapat menjangkau input dan pasar dengan biaya lebih rendah, sedangkan pekerja memperoleh akses yang lebih besar terhadap pusat pekerjaan. Arofah (2021) menemukan bahwa listrik dan jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi provinsi di Indonesia. Ma'rifah (2022) juga menemukan bahwa panjang jalan dan tenaga kerja konstruksi berhubungan positif dengan pertumbuhan ekonomi, dengan perbedaan pola antara Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia. Adhari dan Khoirunurrofik (2024) menegaskan bahwa indeks infrastruktur fisik dan sosial memiliki peran signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi provinsi.

Hubungan infrastruktur dengan ketimpangan mengikuti dua kemungkinan. Pertama, efek penyebaran terjadi ketika infrastruktur mengurangi keterisolasian wilayah tertinggal, memperluas akses pasar, dan memicu investasi baru di lokasi berbiaya lebih rendah. Kedua, efek polarisasi terjadi apabila konektivitas justru memperkuat pusat aglomerasi karena perusahaan dan tenaga kerja berkualitas berpindah ke wilayah yang telah memiliki skala pasar lebih besar. Sebayang dan Sebayang (2020) memperlihatkan bahwa investasi infrastruktur dapat diikuti penurunan ketimpangan di sebagian wilayah strategis, namun pada wilayah lain justru berbarengan dengan kenaikan Indeks Theil. Temuan tersebut mendukung pandangan bahwa komposisi dan lokasi infrastruktur sama pentingnya dengan volumenya.

Investasi, Aglomerasi, dan Ketimpangan

Investasi menambah stok modal, kapasitas produksi, teknologi, dan kesempatan kerja, tetapi dampak spasialnya sangat bergantung pada distribusi lokasi. Investasi cenderung memilih wilayah yang memiliki pasar besar, infrastruktur baik, tenaga kerja terampil, kepastian regulasi, dan kedekatan dengan rantai pasok. Proses ini dapat membentuk cumulative causation, yakni wilayah yang unggul memperoleh investasi lebih besar dan selanjutnya memperbesar keunggulannya. Hakim dan Rosini (2022) menunjukkan bahwa investasi domestik swasta dapat memperlebar ketimpangan regional dalam estimasi dynamic panel Indonesia. Maichal et al. (2024) juga menemukan keterkaitan positif antara FDI dan ketimpangan pendapatan pada panel provinsi 2015-2023. Sebaliknya, Nisa et al. (2025) menemukan FDI berpengaruh negatif terhadap ketimpangan pembangunan dalam model yang menggunakan indikator Jaime Bonet, sehingga arah pengaruh sangat bergantung pada ukuran disparitas, periode, dan karakter investasi.

Investasi berbasis sumber daya alam juga memiliki karakter khusus. Wilayah yang memiliki cadangan mineral atau komoditas strategis dapat mengalami lonjakan PDRB per kapita dan investasi tanpa diikuti diversifikasi ekonomi yang memadai. Sulawesi Tengah merupakan contoh transformasi cepat berbasis hilirisasi mineral dengan PDRB per kapita sekitar Rp120,75 juta pada 2024 dan pertumbuhan ekonomi 9,89 persen pada tahun yang sama. Fenomena ini dapat memperkecil kesenjangan antarpulau pada tingkat agregat, tetapi berpotensi menghasilkan ketimpangan intraregional apabila nilai tambah, kepemilikan modal, dan kesempatan kerja terampil terkonsentrasi pada lokasi atau kelompok tertentu. Karena itu, analisis investasi perlu membedakan antara besaran investasi dan kedalaman keterkaitan ekonomi lokal.

Ketimpangan Pembangunan Regional dan Indeks Williamson

Ketimpangan pembangunan regional merujuk pada perbedaan tingkat output, pendapatan, produktivitas, akses layanan, dan kesempatan ekonomi antarwilayah. Salah satu ukuran yang sering digunakan adalah Indeks Williamson, yaitu ukuran dispersi tertimbang penduduk atas PDRB per kapita antarwilayah. Nilai yang semakin mendekati nol menunjukkan tingkat kesenjangan yang lebih rendah, sedangkan nilai yang mendekati satu menunjukkan ketimpangan yang lebih tinggi. Sukwika (2018) menemukan Indeks Williamson antarprovinsi Indonesia berada di sekitar 0,7 pada periode 2011-2015. Rachmawati et al. (2025) dan berbagai studi panel setelahnya tetap menemukan adanya disparitas regional yang persisten, meskipun determinannya berbeda menurut model. Bappenas memasukkan penurunan ketimpangan

wilayah sebagai sasaran pembangunan, menunjukkan bahwa isu konvergensi masih menjadi agenda kebijakan jangka menengah.

Berdasarkan kerangka tersebut, penelitian ini menempatkan infrastruktur dan investasi bukan sebagai determinan yang berdiri sendiri, melainkan sebagai faktor yang bekerja melalui mekanisme aksesibilitas, aglomerasi, produktivitas, dan kapasitas absorpsi lokal. Infrastruktur yang merata dapat memperbesar peluang investasi di wilayah tertinggal; investasi kemudian dapat meningkatkan PDRB apabila terhubung dengan tenaga kerja dan pemasok lokal. Namun, apabila infrastruktur dan investasi mengarah pada lokasi yang sama secara berulang, kesenjangan dapat bertahan atau meningkat. Kerangka ini menjelaskan mengapa kebijakan pemerataan memerlukan koordinasi antara penentuan lokasi infrastruktur, insentif investasi, pengembangan SDM, dan penguatan pusat pertumbuhan sekunder.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif-komparatif dengan unit analisis utama wilayah Indonesia dan provinsi. Periode observasi utama adalah 2015-2024, dengan penyesuaian tahun pada beberapa indikator sesuai ketersediaan seri resmi. Data infrastruktur menggunakan panjang jalan menurut kewenangan pemerintahan yang dipublikasikan BPS dan bersumber dari Kementerian PUPR serta dinas pekerjaan umum daerah. Data investasi menggunakan realisasi PMA dan PMDN Kementerian Investasi/BKPM. Data kesenjangan regional menggunakan PDRB per kapita provinsi BPS dan interpretasi Indeks Williamson dari literatur empiris serta dokumen perencanaan. Data yang terbit pada 2025 digunakan untuk menggambarkan kondisi 2024 agar konsisten dengan batas referensi penelitian 2015-2025.

Analisis dilakukan dalam tiga tahap. Pertama, analisis tren digunakan untuk menggambarkan perkembangan panjang jalan nasional dan realisasi investasi. Kedua, analisis kesenjangan komparatif dilakukan dengan membandingkan PDRB per kapita antarprovinsi terpilih dari wilayah barat, tengah, dan timur. Rasio sederhana antara provinsi berpendapatan sangat tinggi dan provinsi berpendapatan rendah digunakan sebagai ilustrasi rentang spasial, bukan sebagai pengganti Indeks Williamson nasional. Ketiga, hasil data resmi dibandingkan dengan temuan penelitian 2015-2025 untuk mengidentifikasi kondisi ketika infrastruktur dan investasi cenderung menghasilkan efek konvergensi atau polarisasi.

Secara konseptual, Indeks Williamson dapat ditulis sebagai akar dari penjumlahan tertimbang kuadrat selisih PDRB per kapita daerah terhadap rata-rata nasional, dibagi PDRB per kapita rata-rata. Pembobotnya adalah proporsi penduduk masing-masing wilayah. Dalam

artikel ini formula digunakan sebagai kerangka interpretasi, sedangkan nilai indeks nasional tidak dihitung ulang karena perubahan jumlah provinsi setelah pemekaran wilayah Papua menimbulkan kebutuhan harmonisasi seri yang berada di luar ruang lingkup studi deskriptif ini. Pembatasan tersebut penting agar artikel tidak menghasilkan ukuran ketimpangan yang secara statistik tidak sebanding antartahun.

Keandalan analisis dijaga melalui triangulasi sumber. Angka makro hanya diambil dari BPS, Kementerian Investasi/BKPM, dan Bappenas, sementara penjelasan mekanisme ekonomi menggunakan artikel jurnal peer-reviewed. Mayoritas referensi berada pada lima tahun terakhir dan keseluruhan referensi berada dalam rentang 2015-2025 sesuai batas yang diminta. Keterbatasan studi adalah penggunaan proksi panjang jalan yang belum menangkap kualitas jalan, waktu tempuh, pelabuhan, dan konektivitas digital; selain itu, analisis investasi belum memisahkan secara penuh sektor, teknologi, dan kandungan lokal. Karena itu, hasil dibaca sebagai bukti pola spasial dan bukan estimasi kausal.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Perkembangan Infrastruktur Konektivitas

Data BPS memperlihatkan bahwa panjang jalan Indonesia meningkat secara bertahap pada paruh kedua 2010-an. Panjang jalan tercatat 537.837 km pada 2016 dan naik menjadi 542.160 km pada 2019. Pada 2020 totalnya mencapai 545.155 km, sedangkan pada 2024 tercatat 543.324 km. Penurunan setelah 2020 tidak serta-merta menunjukkan kontraksi kapasitas jaringan karena pembaruan klasifikasi, kondisi administrasi, dan ketersediaan data jalan kabupaten/kota dapat memengaruhi seri. Hal yang lebih penting adalah bahwa penambahan panjang jalan nasional berlangsung relatif moderat dibandingkan peningkatan investasi. Ini menunjukkan bahwa efektivitas infrastruktur perlu dinilai melalui kualitas, kemantapan, aksesibilitas, dan integrasinya dengan pusat produksi (BPS, 2025a; Wahyuni et al., 2022).



Gambar 1. Perkembangan Panjang Jalan Indonesia, 2016-2024.

Sumber: BPS, berbagai tahun; diolah penulis.

Tabel 1. Perkembangan Panjang Jalan Indonesia, 2016-2024.

Tahun	Panjang jalan (km)	Perubahan dibanding observasi sebelumnya
2016	537.837	-
2019	542.160	+4.323 km
2020	545.155	+2.995 km
2024	543.324	-1.831 km

Sumber: BPS, Statistik Transportasi Darat dan tabel panjang jalan; diolah penulis.

Perbedaan antarwilayah lebih penting daripada tren nasional. Faradis dan Afifah (2020) menemukan sejumlah provinsi di Kalimantan dan Indonesia timur masih berada di bawah rerata nasional dalam indeks infrastruktur. Wahyuni et al. (2022) menunjukkan bahwa peningkatan akses jalan perdesaan di Papua dan Papua Barat menghasilkan pola konvergensi akses. Dengan kata lain, infrastruktur memiliki potensi pemerataan paling besar ketika tambahan investasi publik diarahkan pada bottleneck akses di wilayah yang tertinggal. Sebaliknya, membangun kapasitas baru di koridor yang sudah padat dapat meningkatkan efisiensi nasional tetapi belum tentu memperkecil ketimpangan spasial. Temuan ini konsisten dengan Sebayang dan Sebayang (2020), yang menunjukkan dampak infrastruktur terhadap ketimpangan berbeda antarwilayah strategis.

Dinamika Investasi dan Pergeseran Spasial

Realisasi investasi 2024 merupakan salah satu capaian tertinggi selama satu dekade terakhir. Nilainya mencapai Rp1.714,2 triliun, terdiri dari PMA Rp900,2 triliun atau 52,5 persen dan PMDN Rp814,0 triliun atau 47,5 persen. Investasi di luar Jawa mencapai Rp895,4 triliun, sedangkan Jawa Rp818,8 triliun. Pergeseran porsi investasi ke luar Jawa merupakan sinyal penting karena selama beberapa dekade aktivitas industri dan jasa modern sangat terkonsentrasi di Jawa. Namun, distribusi tersebut perlu dibaca bersama komposisi sektoral. Sebagian besar investasi luar Jawa terkait pertambangan, industri logam dasar, hilirisasi mineral, perkebunan, dan proyek berbasis sumber daya, sehingga dampak lokal sangat bergantung pada rantai pasok dan kualitas keterkaitan domestik (Kementerian Investasi/BKPM, 2025).



Gambar 2. Realisasi Investasi Menurut Jawa dan Luar Jawa, 2024.

Sumber: Kementerian Investasi/BKPM (2025); diolah penulis.

Tabel 2. Realisasi Investasi Menurut Jawa dan Luar Jawa, 2024.

Indikator investasi 2024	Nilai	Porsi
Total realisasi	Rp1.714,2 triliun	100%
PMA	Rp900,2 triliun	52,5%
PMDN	Rp814,0 triliun	47,5%
Luar Jawa	Rp895,4 triliun	52,2%
Jawa	Rp818,8 triliun	47,8%

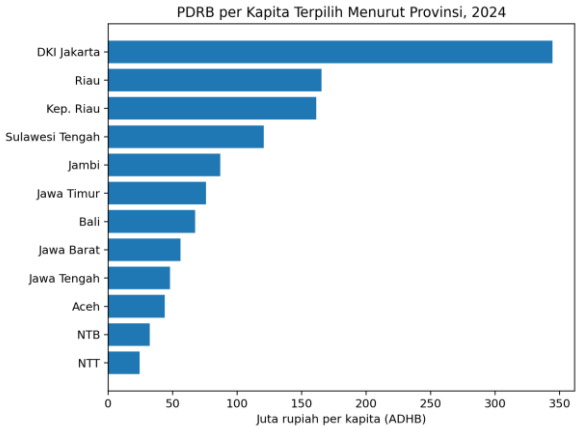
Sumber: Kementerian Investasi/BKPM (2025).

Literatur menunjukkan bahwa perluasan investasi ke luar Jawa belum dapat langsung disamakan dengan pemerataan hasil pembangunan. Iranto dan Solehati (2020) menemukan FDI cenderung meningkatkan ketimpangan di Kawasan Timur Indonesia pada periode yang mereka kaji. Triyono et al. (2021) menemukan pengaruh FDI terhadap ketimpangan dapat bekerja melalui pertumbuhan ekonomi, sedangkan Hakim dan Rosini (2022) menunjukkan investasi swasta domestik dapat memperbesar ketimpangan regional. Di sisi lain, Nisa et al. (2025) menemukan FDI menurunkan ketimpangan pembangunan pada panel 34 provinsi. Perbedaan tersebut menegaskan bahwa distribusi investasi secara nominal harus dilengkapi indikator keterkaitan lokal, tenaga kerja terserap, nilai tambah domestik, serta spillover teknologi. Kebijakan investasi regional harus mengutamakan kualitas integrasi, bukan hanya lokasi proyek.

PDRB Per Kapita dan Persistensi Kesenjangan Regional

Disparitas PDRB per kapita tetap terlihat sangat lebar pada 2024. DKI Jakarta mencapai sekitar Rp344,38 juta per kapita, sementara Riau dan Kepulauan Riau berada di atas Rp160 juta. Sulawesi Tengah mencapai sekitar Rp120,75 juta sejalan dengan percepatan industri pengolahan berbasis hilirisasi. Sebaliknya, Nusa Tenggara Timur hanya sekitar Rp24,30 juta dan Nusa Tenggara Barat sekitar Rp32,28 juta. Rasio DKI Jakarta terhadap NTT sekitar 14,2

kali. Walaupun PDRB per kapita tidak identik dengan pendapatan rumah tangga, indikator ini tetap memperlihatkan perbedaan kemampuan wilayah menghasilkan nilai tambah ekonomi. Tingginya PDRB wilayah berbasis sumber daya juga perlu dibaca bersama distribusi pendapatan dan kepemilikan modal (BPS, 2025b).



Gambar 3. PDRB per Kapita Provinsi Terpilih, 2024.

Sumber: BPS (2025b); diolah penulis.

Tabel 3. PDRB per Kapita Provinsi Terpilih, 2024.

Provinsi	PDRB per kapita 2024 (juta Rp)	Catatan struktur ekonomi
DKI Jakarta	344,38	Jasa, keuangan, perdagangan, pusat korporasi
Riau	165,35	Sumber daya alam dan industri pengolahan
Kepulauan Riau	161,42	Manufaktur, perdagangan, kawasan industri
Sulawesi Tengah	120,75	Hilirisasi mineral dan industri logam
Jambi	86,78	Komoditas dan jasa regional
Jawa Timur	75,77	Manufaktur, perdagangan, pertanian
Bali	67,32	Pariwisata dan jasa
Jawa Barat	56,08	Manufaktur besar dengan populasi tinggi
Jawa Tengah	47,97	Manufaktur padat karya dan pertanian
Aceh	43,78	Pertanian dan sumber daya
Nusa Tenggara Barat	32,28	Pertanian, tambang, pariwisata
Nusa Tenggara Timur	24,30	Pertanian dan jasa dasar

Sumber: BPS (2025b). Catatan struktur ekonomi bersifat ringkas berdasarkan karakter dominan wilayah.

Gambaran tersebut menunjukkan bahwa konvergensi antarprovinsi belum terjadi secara merata. Infrastruktur dan investasi telah meningkatkan pusat pertumbuhan baru seperti Sulawesi Tengah, tetapi sebagian wilayah berpendapatan rendah masih menghadapi keterbatasan skala pasar, produktivitas tenaga kerja, dan akses terhadap jaringan produksi nasional. Pada kondisi seperti ini, pembangunan jalan atau masuknya satu proyek besar belum cukup untuk menciptakan transformasi struktural yang menyeluruh. Diperlukan kombinasi infrastruktur penghubung, pendidikan vokasional, fasilitas logistik, akses pembiayaan, dan pengembangan industri lokal. Faradis dan Afifah (2020) serta Adhari dan Khoirunurrofik (2024) mendukung pentingnya memandang infrastruktur sebagai sistem multidimensi, bukan hanya jaringan jalan.

Mekanisme Konvergensi dan Polarisasi

Berdasarkan sintesis data dan literatur, terdapat empat mekanisme yang menjelaskan hubungan infrastruktur, investasi, dan ketimpangan. Pertama, mekanisme aksesibilitas: konektivitas yang membaik menurunkan biaya perjalanan dan logistik sehingga wilayah tertinggal lebih mudah menjangkau pasar. Kedua, mekanisme crowding-in: infrastruktur publik meningkatkan expected return investasi swasta dan mendorong pembentukan usaha baru. Ketiga, mekanisme aglomerasi: investasi dan tenaga kerja cenderung berkumpul pada wilayah yang telah memiliki pasar besar, jaringan pemasok, dan fasilitas publik yang lebih lengkap. Keempat, mekanisme absorpsi lokal: manfaat investasi bergantung pada kemampuan tenaga kerja dan perusahaan lokal memasuki rantai nilai. Apabila mekanisme pertama, kedua, dan keempat lebih kuat, infrastruktur dan investasi mendorong konvergensi. Apabila aglomerasi lebih dominan, pertumbuhan dapat meningkat bersamaan dengan ketimpangan.

Temuan Azim et al. (2022) bahwa infrastruktur jalan dan FDI dapat berkorelasi positif dengan ketimpangan dapat dijelaskan oleh efek aglomerasi dan pemilihan lokasi. Investor masuk ke wilayah yang telah produktif dan memiliki infrastruktur lebih baik, sehingga korelasi tidak selalu menggambarkan bahwa jalan menyebabkan ketimpangan. Sebaliknya, hasil Wahyuni et al. (2022) menunjukkan perbaikan akses jalan di wilayah prioritas dapat menurunkan ketimpangan akses. Dengan demikian, analisis kebijakan harus membedakan infrastruktur yang bersifat capacity expansion di pusat pertumbuhan dari infrastruktur yang bersifat connectivity equalization di wilayah tertinggal. Perbedaan fungsi proyek inilah yang sering hilang ketika indikator hanya menggunakan panjang jalan agregat.

Implikasi Kebijakan Pembangunan Wilayah

Pertama, kebijakan infrastruktur perlu menggunakan pendekatan place-based. Prioritas bukan hanya proyek dengan nilai ekonomi terbesar, tetapi proyek yang mengurangi missing link antarkawasan produksi, pelabuhan, pusat logistik, sentra pangan, dan kawasan industri. Evaluasi proyek sebaiknya memasukkan perubahan waktu tempuh, biaya logistik, akses pasar, dan jumlah penduduk yang memperoleh konektivitas sepanjang tahun. Ukuran seperti Rural Access Index dapat melengkapi indikator panjang jalan. Dengan cara tersebut, anggaran infrastruktur dapat diarahkan pada wilayah yang memiliki potensi produksi tetapi terhambat konektivitas.

Kedua, insentif investasi perlu berbasis kedalaman keterkaitan lokal. Fasilitas fiskal dan nonfiskal sebaiknya mempertimbangkan proporsi tenaga kerja lokal, transfer teknologi, kemitraan dengan UMKM, penggunaan pemasok domestik, dan investasi pada pelatihan. Investasi yang berlokasi di luar Jawa tetapi beroperasi sebagai enclave memiliki dampak

pemerataan yang lebih terbatas daripada investasi yang membangun jaringan pemasok di daerah. Penguatan politeknik, pendidikan vokasi, dan layanan bisnis daerah menjadi bagian tak terpisahkan dari strategi menarik investasi berkualitas.

Ketiga, pengembangan pusat pertumbuhan sekunder perlu dipercepat agar struktur spasial tidak hanya bergantung pada metropolitan utama. Kota menengah dapat berfungsi sebagai simpul penghubung wilayah perdesaan dengan pasar nasional. Infrastruktur jalan, pelabuhan, digital, energi, dan kawasan logistik yang terintegrasi pada kota menengah dapat menahan proses migrasi ekonomi yang terlalu terkonsentrasi di kota besar. Pendekatan ini konsisten dengan agenda pembangunan kewilayahan RPJMN yang menekankan koridor pertumbuhan sekaligus koridor pemerataan.

Keempat, monitoring ketimpangan perlu menggabungkan indikator antarprovinsi dan intraprovinci. Kenaikan PDRB per kapita provinsi akibat investasi besar dapat menyamarkan ketimpangan antar kabupaten/kota di dalam provinsi. Oleh karena itu, Indeks Williamson atau Theil pada level kabupaten/kota, Gini Ratio, kemiskinan, produktivitas tenaga kerja, dan akses infrastruktur perlu dianalisis bersama. Kebijakan dianggap berhasil apabila pertumbuhan pusat industri baru diikuti peningkatan kesejahteraan wilayah penyangga dan penurunan disparitas akses layanan dasar.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur dan peningkatan investasi Indonesia selama 2015-2024 berlangsung bersamaan dengan perubahan penting dalam geografi ekonomi nasional, tetapi belum menghapus kesenjangan pembangunan regional. Panjang jalan nasional meningkat secara moderat, sedangkan realisasi investasi melonjak hingga Rp1.714,2 triliun pada 2024 dan porsi luar Jawa mencapai 52,2 persen. Perubahan tersebut menunjukkan bahwa aktivitas modal mulai lebih tersebar secara geografis. Namun, perbedaan PDRB per kapita tetap besar; DKI Jakarta memiliki PDRB per kapita lebih dari empat belas kali Nusa Tenggara Timur pada 2024. Literatur juga menunjukkan bahwa dampak infrastruktur dan investasi terhadap ketimpangan dapat negatif maupun positif, tergantung lokasi, kualitas jaringan, sektor investasi, keterkaitan lokal, dan kapasitas absorpsi daerah.

Implikasinya, pemerataan tidak dapat dicapai hanya dengan menambah kilometer jalan atau mengejar nilai investasi total. Infrastruktur harus dirancang sebagai jaringan penghubung aktivitas produktif, sedangkan insentif investasi perlu dikaitkan dengan pengembangan pemasok lokal, peningkatan keterampilan, penciptaan pekerjaan, dan diversifikasi ekonomi. Pemerintah perlu memperkuat pusat pertumbuhan sekunder serta memprioritaskan missing

link di wilayah tertinggal. Penelitian lanjutan disarankan menggunakan panel provinsi/kabupaten yang telah diharmonisasi setelah pemekaran Papua, mengembangkan indeks infrastruktur multidimensi, dan menerapkan model spatial panel atau Spatial Durbin Model untuk mengukur spillover antarwilayah secara lebih kuat. Pendekatan tersebut akan memungkinkan identifikasi apakah investasi dan infrastruktur di satu wilayah menghasilkan manfaat atau justru efek penghisapan terhadap wilayah tetangga.

DAFTAR REFERENSI

- Adhari, A. W., & Khoirunurrofik. (2024). The role of physical, social, and financial infrastructure on economic growth in Indonesia. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics*, 7(2). <https://doi.org/10.31538/ijse.v7i2.4556>
- Arofah, N. S. F. (2021). Pengaruh pembangunan infrastruktur dasar terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Ekonomi Indonesia*, 3(2). <https://doi.org/10.17509/jpei.v3i2.31443>
- Azim, A. N., Sutjipto, H., & Ginanjar, R. A. F. (2022). Determinan ketimpangan pembangunan ekonomi antar provinsi di Indonesia. *Jurnal Riset Ilmu Ekonomi*, 2(1), 1–16. <https://doi.org/10.23969/jrie.v2i1.23>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah. (2025). *Pertumbuhan ekonomi Sulawesi Tengah triwulan IV-2024*. BPS Provinsi Sulawesi Tengah.
- Badan Pusat Statistik. (2025a). *Statistik Indonesia 2025*. BPS-Statistics Indonesia.
- Badan Pusat Statistik. (2025b). *Produk domestik regional bruto provinsi-provinsi di Indonesia menurut pengeluaran, 2020–2024*. BPS-Statistics Indonesia.
- Bappenas. (2020). *Rencana pembangunan jangka menengah nasional 2020–2024*. Kementerian PPN/Bappenas.
- Bappenas. (2025). *Rencana pembangunan jangka menengah nasional 2025–2029*. Kementerian PPN/Bappenas.
- Fahmi, M. (2020). The impact of disparity in infrastructure development on Aceh's economic performance: An inter-provincial analysis. *Economics and Finance in Indonesia*, 66(2). <https://doi.org/10.47291/efi.v66i2.674>
- Faradis, R., & Afifah, U. N. (2020). Indeks komposit pembangunan infrastruktur provinsi-provinsi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 20(1), 33–55. <https://doi.org/10.21002/jepi.2020.03>
- Hakim, D. R., & Rosini, I. (2022). Regional income inequality in Indonesia: The role of public and private investment. *Jurnal Ekonomi Malaysia*, 56(3), 87–101. <https://doi.org/10.17576/JEM-2022-5603-05>
- Iqbal, M., & Woyanti, N. (2025). Analisis pengaruh desentralisasi fiskal dan pembangunan infrastruktur terhadap ketimpangan pendapatan 6 provinsi di Pulau Jawa tahun 2013–2022. *Value Added: Majalah Ekonomi dan Bisnis*, 21(2). <https://doi.org/10.26714/vameb.v21i2.19510>

- Iranto, D., & Solehati, D. (2020). The effects of GRDP and foreign direct investments on regional inequality in Eastern Indonesia. *Jurnal Ilmiah Econosains*, 18(2), 131–137. <https://doi.org/10.21009/econosains.0182.01>
- Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM. (2025). *Serap 2,4 juta tenaga kerja, kinerja investasi capai Rp1.714 triliun*. Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM.
- Kurniawan, A., & Ihsan, M. (2021). Infrastruktur, investasi dan implikasinya terhadap pertumbuhan ekonomi: Kasus pada provinsi-provinsi di Pulau Jawa dan luar Pulau Jawa. *Jurnal Riset Ilmu Ekonomi*, 1(2), 78–88. <https://doi.org/10.23969/jrie.v1i2.15>
- Maichal, M., Hartono, P. G., Firman, A., & Yudha, I. M. E. K. (2024). The influence of gross regional domestic product per capita and foreign direct investment on income inequality: An empirical study of 34 provinces in Indonesia. *Journal of Economics Research and Social Sciences*, 8(2). <https://doi.org/10.18196/jerss.v8i2.23256>
- Ma'rifah, A. (2022). The effect of infrastructure development on economic growth. *Efficient: Indonesian Journal of Development Economics*, 5(3), 230–241. <https://doi.org/10.15294/efficient.v5i3.54394>
- Nidyawati, L. I., Hakim, L., & Sarjiyanto. (2024). Infrastructure development policy and economic development inequality among regions in Indonesia. *International Journal of Social Science, Humanity & Management Research*, 3(7). <https://doi.org/10.58806/ijsshmr.2024.v3i7n10>
- Nisa, C. F., Taher, A. R. Y., Ananta, P., & Suparta, I. W. (2025). Analisis ketimpangan pembangunan daerah di 34 provinsi Indonesia. *E-Journal Field of Economics, Business and Entrepreneurship*, 3(2), 454–466. <https://doi.org/10.23960/efebe.v3i2.254>
- Parwangsa, B. D. I., Fadliyanti, L., & Anggara, J. (2024). Determinants of economy and human development: A decade of provinces in Indonesia. *Quantitative Economics Journal*, 13(1). <https://doi.org/10.24114/qej.v13i1.58342>
- Rachmawati, L. N., Lubis, F. R. A., & Azzakiyyah, N. A. (2025). Regional income disparities in Indonesia: Insights from the Williamson index and panel data analysis. *Optimum: Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 15(2). <https://doi.org/10.12928/optimum.v15i2.12953>
- Sebayang, A. F., & Sebayang, L. K. (2020). Infrastructure investment and its impact to regional development. *Economics Development Analysis Journal*, 9(3), 269–280. <https://doi.org/10.15294/edaj.v9i3.38859>
- Sukwika, T. (2018). Peran pembangunan infrastruktur terhadap ketimpangan ekonomi antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 6(2), 115–130. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Triyono, T., Ariyani, D., & Sasongko, N. (2021). The effect of fiscal decentralization and foreign direct investment on regional income inequality: Economic growth as a mediating variable. *Riset Akuntansi dan Keuangan Indonesia*, 6(3), 268–279. <https://doi.org/10.23917/reaksi.v6i3.17579>
- Wahyuni, R. N. T., Ikhsan, M., Damayanti, A., & Khoirunurrofik. (2022). Inter-district road infrastructure and spatial inequality in rural Indonesia. *Economies*, 10(9), 229. <https://doi.org/10.3390/economies10090229>

Wijayanti, S., & Khoirunurrofik. (2022). Corruption, road infrastructure quality and income inequality. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 15(2).
<https://doi.org/10.24843/JEKT.2022.v15.i02.p01>