

PENGARUH KETERSEDIAAN INFRASTRUKTUR TERHADAP KETIMPANGAN PENDAPATAN DI PROVINSI JAWA BARAT

THE INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE AVAILABILITY ON INCOME INEQUALITY IN WEST JAVA PROVINCE

Siswanto

Universitas Negeri Semarang, Jalan Raya Banaran, Sekaran, Gunungpati, Kota Semarang, 50229
siswanto27@students.unnes.ac.id

(naskah masuk 28 April 2024, naskah direvisi 4 Juni 2024, naskah diterima 7 Juni 2024)

ABSTRACT

West Java is ranked third as the province with the highest level of income inequality in Indonesia. Equitable infrastructure development is one strategy to reduce income inequality in a region. This research aimed to examine the impact of the availability of infrastructure in the form of roads, educational facilities and health facilities as well as a control variable in the form of economic growth on income inequality in West Java. A total of 189 panel data from 27 districts and cities over a period of 7 years (2016-2022) were evaluated using a selected regression model (random effect model). The data source taken from the West Java Province Statistics Agency. The research results showed that the availability of road infrastructure is the dominant factor in reducing income inequality in West Java rather than education and health facilities. This is possible because road infrastructure encourages connectivity between regions, develops other facilities more evenly and increases business productivity so that people's income increases and ultimately reduces income inequality.

Keywords: Road Infrastructure, Health Infrastructure, Education Infrastructure, Income Inequality

ABSTRAK

Jawa Barat menempati peringkat ketiga sebagai provinsi dengan tingkat ketimpangan pendapatan tertinggi di Indonesia. Pembangunan infrastruktur yang merata merupakan salah satu strategi untuk menekan ketimpangan pendapatan di suatu daerah. Penelitian ini bertujuan untuk menguji dampak ketersediaan infrastruktur berupa jalan, fasilitas pendidikan, dan fasilitas kesehatan serta satu variabel kontrol berupa pertumbuhan ekonomi terhadap ketimpangan pendapatan di Jawa Barat. Sebanyak 189 data panel dari 27 kabupaten dan kota dengan periode selama 7 tahun (2016-2022) dievaluasi dengan menggunakan model regresi terpilih (*random effect model*). Sumber data berasal dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur jalan merupakan faktor dominan dalam menekan ketimpangan pendapatan di Jawa Barat daripada fasilitas pendidikan dan kesehatan. Ini dimungkinkan terjadi karena infrastruktur jalan mendorong konektivitas antar wilayah, pembangunan fasilitas lain yang lebih merata dan meningkatkan produktivitas usaha sehingga pendapatan masyarakat meningkat dan pada akhirnya dapat mengurangi ketimpangan pendapatan.

Kata Kunci: Infrastruktur Jalan, Infrastruktur Kesehatan, Infrastruktur Pendidikan, Ketimpangan Pendapatan

PENDAHULUAN

Dalam rangka mewujudkan perekonomian yang kuat dan berkeadilan, maka pemerintah diwajibkan untuk mendorong terjadinya pemerataan ekonomi di seluruh wilayah. Pemerataan ekonomi memiliki manfaat untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara menyeluruh, khususnya masyarakat kelas bawah. Selain itu, program pemerataan ekonomi juga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan, mengurangi tingkat kemiskinan, dan memperluas lapangan pekerjaan bagi

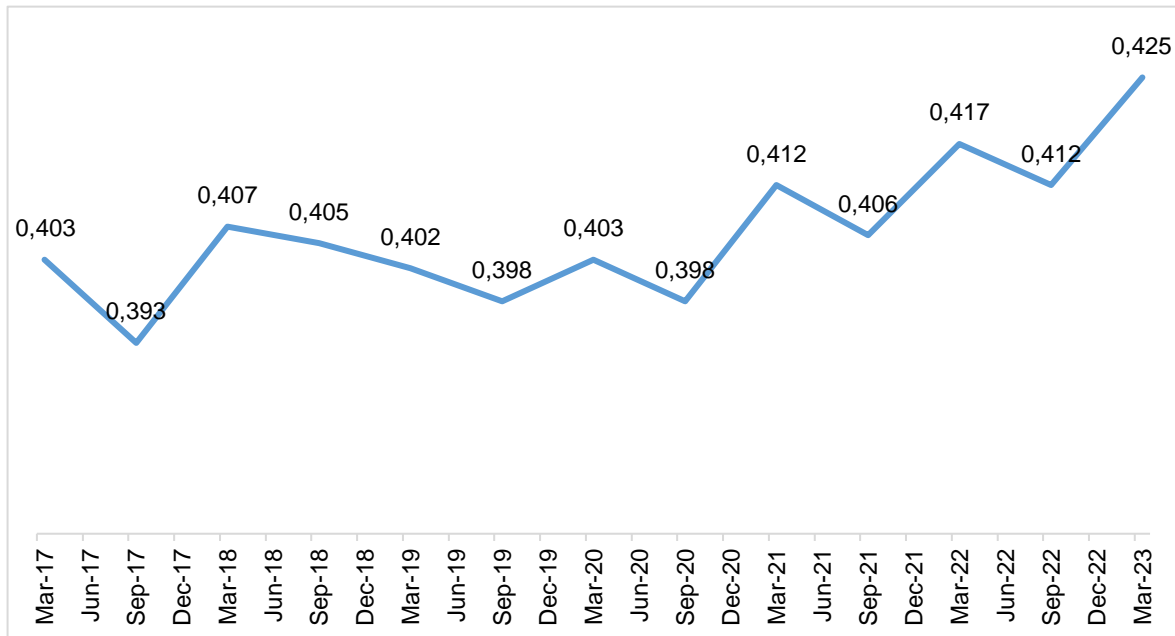
masyarakat kelas bawah (Deliabilda et al., 2021). Sebaliknya, apabila pemerintah tidak dapat memastikan pemerataan ekonomi, maka yang akan terjadi adalah ketimpangan pendapatan yang saat ini masih dihadapi oleh negara-negara berkembang, termasuk Indonesia.

Ketimpangan pendapatan adalah suatu keadaan yang menggambarkan ketidakseimbangan distribusi pendapatan dan peluang ekonomi di berbagai kelompok dalam masyarakat (Janah, 2022). Salah satu indikator yang dapat mengukur tingkat

ketimpangan pendapatan di suatu daerah adalah rasio gini yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik. Indikator ini menggunakan data pengeluaran masyarakat sebagai proksi pendapatan. Nilai rasio gini berkisar di antara 0 hingga 1. Nilai indeks rasio gini yang semakin mendekati 1, maka semakin tinggi juga tingkat ketimpangan pendapatan dan semakin terlihat perbedaan yang mencolok antara masyarakat kelas atas dan masyarakat kelas bawah dalam hal kapasitas perekonomian mereka. Tingginya ketimpangan pendapatan yang terjadi di suatu wilayah dapat menimbulkan masalah lain yang lebih kompleks seperti meningkatnya kriminalitas yang terjadi di masyarakat, terjadinya konflik sosial, hingga kecemburuan sosial (Irawan, 2022). Oleh karena itu, ketimpangan pendapatan menjadi masalah yang harus diselesaikan oleh pemerintah.

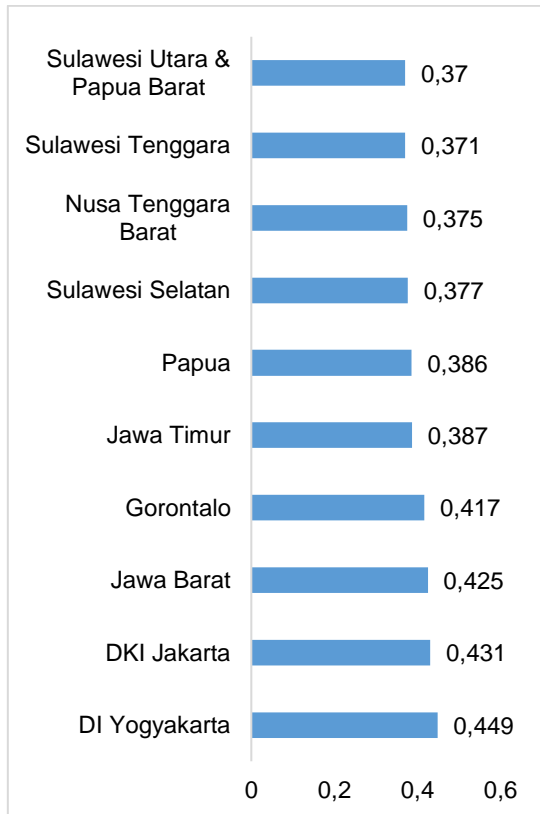
Provinsi Jawa Barat adalah salah satu daerah di Indonesia yang saat ini masih menghadapi masalah ketimpangan pendapatan yang

cukup tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik per Maret 2023, angka rasio gini di Jawa Barat mencapai 0,425 atau lebih besar dari rata-rata nasional yang hanya sebesar 0,388. Selain itu, nilai tersebut juga meningkat dari periode September 2022 yang hanya sebesar 0,412. Perkembangan rasio gini di Jawa Barat dalam beberapa tahun terakhir sebenarnya fluktuatif, namun ada tanda-tanda terjadinya kenaikan, khususnya periode setelah terjadi pandemi Covid-19 di Indonesia yaitu periode 2020 hingga 2023 (Lihat Gambar 1. Perkembangan Rasio Gini di Jawa Barat per Maret 2017 hingga Maret 2023). Dalam skala nasional, Jawa Barat menempati provinsi ke-3 sebagai provinsi dengan rasio gini tertinggi di Indonesia, setelah Daerah Istimewa Yogyakarta dan Jakarta (Lihat Gambar 2. Sepuluh Provinsi dengan Rasio Gini Tertinggi di Indonesia per Maret 2023). Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat ketimpangan pendapatan masih terjadi di Jawa Barat.



Gambar 1. Perkembangan Rasio Gini di Jawa Barat per Maret 2017 hingga Maret 2023

Sumber: Badan Pusat Statistik Jawa Barat (2023), diolah



Gambar 2. Sepuluh Provinsi dengan Rasio Gini Tertinggi di Indonesia per Maret 2023

Sumber: Badan Pusat Statistik RI (2023), diolah

Pada umumnya, daerah-daerah di Jawa Barat yang dekat dengan Ibukota Jakarta seperti Bogor, Bekasi dan Depok memiliki tingkat pendapatan yang cenderung tinggi jika dibandingkan dengan daerah lainnya di Jawa Barat. Hal tersebut disebabkan karena ketiga daerah tersebut merupakan daerah penyangga ibukota sehingga memiliki fasilitas dan sarana-prasarana yang memadai (Indrawati, 2021). Selain itu, kawasan industri di Jawa Barat seperti Karawang dan Bandung juga memiliki perekonomian yang lebih maju dan kokoh karena perekonomiannya ditopang oleh industri. Hal ini berbeda jika melihat daerah lainnya di Jawa Barat yang cenderung hanya mengandalkan aktivitas perekonomian berupa pertanian atau pertanian yang belum maju (Aprianoor & Muktiali, 2015). Hal inilah menyebabkan tingkat ketimpangan pendapatan di Jawa Barat masih tergolong tinggi di Indonesia.

Salah satu strategi yang dapat dilakukan untuk memperkecil terjadinya ketimpangan pendapatan di masyarakat dan mewujudkan pemerataan ekonomi adalah dengan memastikan ketersediaan infrastruktur di

daerah tersebut. Infrastruktur dasar berbentuk fisik seperti jalan, fasilitas pendidikan seperti sekolah, dan fasilitas kesehatan seperti rumah sakit dan pusat kesehatan masyarakat (puskesmas) memiliki peran yang penting dalam mewujudkan pemerataan ekonomi di suatu wilayah. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang merata maka dapat membuka akses ke daerah-daerah terpencil dan kurang berkembang sehingga kemiskinan dan pengangguran akan berkurang (Nss et al., 2015). Dengan tersedianya infrastruktur yang memadai, maka lapangan pekerjaan dapat diperluas sehingga akan menambah pendapatan masyarakat yang pada akhirnya dapat memperkecil ketimpangan pendapatan (Rapanna & Sukarno, 2017). Keberadaan infrastruktur yang merata di suatu daerah juga dapat mendukung berbagai aktivitas perekonomian dan sosial masyarakat. Dalam jangka panjang, pembangunan dan ketersediaan infrastruktur juga dapat menambah produktivitas dan efisiensi di berbagai sektor ekonomi sehingga mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Maryaningsih et al., 2014).

Penelitian sebelumnya telah menganalisis dampak ketersediaan infrastruktur terhadap pemerataan ekonomi di suatu wilayah. Menurut Nugraha et al. (2020), infrastruktur transportasi berupa panjang jalan memiliki kontribusi yang efektif dalam mengurangi tingkat ketimpangan pendapatan di 33 provinsi Indonesia pada periode 2010-2016. Penelitian ini didukung oleh Widodo et al. (2022) dan Purnamasari (2018) yang menyimpulkan bahwa infrastruktur jalan memiliki peran yang besar dalam memperkecil ketimpangan pendapatan di Pulau Jawa pada periode 2008-2018 dan 7 daerah di Surakarta pada 2001-2015. Meskipun demikian, penelitian lainnya seperti Iqbal et al. (2019); Rahmadani (2018); Rosmeli (2018); dan Harahap (2021) mendapatkan hasil yang berbeda, yang menyimpulkan bahwa infrastruktur fisik berupa panjang jalan tidak signifikan secara statistik dalam mempengaruhi ketimpangan pendapatan.

Selain infrastruktur jalan, infrastruktur fasilitas pendidikan dan kesehatan juga dinilai penting dalam mewujudkan pemerataan ekonomi. Menurut Iqbal et al. (2019), fasilitas pendidikan seperti sekolah secara statistik memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap ketimpangan sosial ekonomi di 23

kabupaten/kota di Provinsi Aceh, 2011-2015. Jika ketersediaan fasilitas pendidikan dapat ditingkatkan sebesar 1%, maka ketimpangan sosial-ekonomi yang diukur dengan rasio gini menurun sebesar 0,009%. Penelitian tersebut didukung oleh penelitian lainnya seperti Hulu & Wahyuni (2021) yang menyimpulkan bahwa infrastruktur berupa fasilitas pendidikan dapat mengatasi ketimpangan sosial-ekonomi dan meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat. Namun, menurut Purnamasari (2018) menjelaskan bahwa infrastruktur pendidikan tidak berdampak signifikan terhadap ketimpangan sosial-ekonomi di masyarakat. Menurut Rahmadani (2018), infrastruktur kesehatan seperti rumah sakit dan puskesmas dapat memperkecil ketimpangan pendapatan di Provinsi Jawa Tengah pada periode 2001-2015. Sementara itu, menurut Astridasari & Priyarsono (2018), infrastruktur kesehatan memiliki peran yang efektif dalam menekan kemiskinan sehingga secara tidak langsung dapat memperkecil rasio gini. Sedangkan menurut Prasetyo (2013), infrastruktur kesehatan berupa rumah sakit dapat menambah pendapatan perkapita masyarakat yang sekaligus memangkas indeks rasio gini. Meskipun demikian, menurut Iqbal et al. (2019); dan Purnamasari (2018), fasilitas kesehatan tidak cukup signifikan dalam mempengaruhi ketimpangan sosial-ekonomi di masyarakat.

Berdasarkan latar belakang mengenai masalah ketimpangan pendapatan yang masih tinggi di Jawa Barat, dan pentingnya pembangunan infrastruktur sebagai syarat untuk mewujudkan pemerataan ekonomi di Jawa Barat, penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis pengaruh ketersediaan infrastruktur berupa jalan, fasilitas pendidikan, dan fasilitas kesehatan terhadap ketimpangan pendapatan di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat yang diukur dengan rasio gini pada

periode 2017-2022. Menurut beberapa penelitian sebelumnya (Hulu & Wahyuni, 2021; Nugraha et al., 2020; Purnamasari, 2018), pertumbuhan ekonomi yang direpresentasikan dengan Produk Domestik Bruto (PDB) atau Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ketimpangan pendapatan di suatu wilayah. Oleh karena itu, variabel pertumbuhan ekonomi disertakan dalam penelitian ini dan diposisikan sebagai variabel kontrol.

METODE

Penelitian ini menggunakan 189 data panel yang merupakan gabungan dari data 27 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat sebagai data *cross section* dan 7 tahun periode penelitian dari tahun 2016 hingga 2022 sebagai data *time series*. Penulis mendapatkan data sekunder dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik dokumentasi yang melalui serangkaian proses, yaitu dimulai dari pengunduhan data dari *website* BPS Jawa Barat dan *Open Data* Jawa Barat, kemudian data ditabulasi sesuai dengan pengukuran variabel yang ditetapkan dalam penelitian ini.

Penelitian ini terdiri dari 1 variabel terikat berupa ketimpangan pendapatan, 3 variabel bebas yang mencakup infrastruktur fisik berupa infrastruktur jalan, infrastruktur fasilitas pendidikan, dan infrastruktur fasilitas kesehatan. Di samping itu, penelitian ini juga menyertakan 1 variabel lainnya yang diposisikan sebagai variabel kontrol yaitu PDRB per kapita. Penjelasan definisi operasional dari masing-masing variabel dapat dilihat pada Tabel 1. Definisi Operasional Variabel.

Tabel 1. Definisi Operasional Variabel

Variabel/Symbol	Pengukuran Variabel	Satuan	Sumber Data
Dependent			
Ketimpangan Pendapatan (Log_RasioGini)	Logaritma dari nilai indeks rasio gini di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat pada 2016-2022	Indeks	Badan Pusat Statistik Jawa Barat
Independent			
Infrastruktur Jalan (Log_Jalan)	Logaritma dari total panjang jalan (mencakup jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota) di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat pada 2016-2022	Kilometer (Km)	Badan Pusat Statistik Jawa Barat
Infrastruktur Pendidikan (Log_Pendidikan)	Logaritma dari total unit jumlah sekolah di berbagai jenjang pendidikan (SD, SMP, SMA, dan sederajatnya) baik berstatus negeri maupun swasta di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat pada 2016-2022	Unit	Badan Pusat Statistik Jawa Barat
Infrastruktur Kesehatan (Log_Kesehatan)	Logaritma dari total unit jumlah fasilitas kesehatan (mencakup rumah sakit umum dan puskesmas) di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat pada 2016-2022	Unit	Badan Pusat Statistik Jawa Barat
Control			
PDRB Perkapita (Log_PDRB)	Logaritma dari PDRB perkapita di 27 kabupaten/kota di Jawa Barat pada 2016-2022	Rupiah	Badan Pusat Statistik Jawa Barat

Sumber: Penulis, 2023

Teknik analisis data yang diterapkan pada penelitian ini adalah analisis regresi data panel. Berdasarkan variabel yang digunakan di dalam penelitian ini, maka persamaan regresi data panel yang dikembangkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\text{Log}(\text{RasioGini})_{it} = \alpha + \beta_1 \text{Log}(\text{Jalan})_{it} + \beta_2 \text{Log}(\text{Pendidikan})_{it} + \beta_3 \text{Log}(\text{Kesehatan})_{it} + \beta_4 \text{Log}(\text{PDRB})_{it} + \varepsilon_{it}$$

Berdasarkan persamaan di atas dapat dimaknai bahwa Log (RasioGini), Log (Jalan), Log (Pendidikan), Log (Kesehatan), dan Log (PDRB) merepresentasikan variabel yang dianalisis dalam penelitian ini. α merupakan konstanta persamaan regresi, $\beta_{1,2,3,4}$ adalah koefisien regresi dari masing-masing variabel bebas, ε adalah eror persamaan regresi, i menggambarkan unit analisis, di mana pada penelitian ini unit analisisnya adalah 27 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat ($i = 1, 2, \dots, 27$), dan t adalah periode waktu penelitian yaitu 2016 hingga 2022. Dalam analisis regresi data panel, sebelum dilakukan analisis persamaan regresi data panel, model harus melalui serangkaian uji penentuan model regresi untuk dengan menggunakan Uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier. Serangkaian pengujian ini dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan estimasi permodelan regresi yang paling tepat diantara *common effect model*, *fixed effect model*, atau *random effect model* untuk diterapkan. Selain itu, model juga harus

melewati uji asumsi klasik berupa uji normalitas data, uji heteroskedastisitas, dan uji multikolinearitas

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil deskripsi data dapat dilihat pada Tabel 2. Berdasarkan Tabel 2. Hasil Deskripsi Data, dapat diketahui bahwa rata-rata skor rasio gini di Provinsi Jawa Barat pada tahun 2016-2022 adalah 0,368. Angka ini setidaknya membuktikan bahwa masih terjadi ketidakmerataan ekonomi di Jawa Barat dalam 7 tahun terakhir. Tabel 3 menjelaskan bahwa perkembangan indkes rasio gini pada 2016-2022 cenderung fluktuatif. Terjadi kenaikan indeks rasio gini pada 2016-2018, kemudian menurun pada periode 2019 dan 2020, dan kembali meningkat pada periode 2021-2022 seiring dengan terjadinya pandemi Covid-19 di Indonesia. Standar deviasi rasio gini menunjukkan angka kecil sebesar 0,04 dan lebih rendah jika dibandingkan dengan nilai rata-ratanya. Ini menjelaskan bahwa penyebaran data bersifat homogen dan tidak terjadi penyimpangan nilai yang signifikan antar data. Kota Cirebon merupakan kabupaten/kota di Jawa Barat dengan indeks rasio gini tertinggi yaitu mencapai 0,49 yang terjadi pada tahun 2021, sedangkan Kabupaten Indramayu pada 2016 adalah kabupaten/kota di Jawa Barat dengan indeks rasio gini terendah yaitu hanya 0,26.

Tabel 2. Hasil Deskripsi Data

Variabel	Observasi	Rata-Rata	Std. Deviasi	Maksimal	Minimal
Rasio Gini (Skor)	189	0,368	0,04	0,49	0,26
Jalan (Km)	189	1014,41	538,94	2080,86	119
Pendidikan (Unit)	189	1104	690	3192	132
Kesehatan (Unit)	189	53	28	130	13
PDRB Perkapita (Rp. Juta)	189	33,21	20,7	87,07	15,72

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Rata-rata panjang jalan di Provinsi Jawa Barat pada tahun 2016-2022 adalah sepanjang 1.014,41 km. Berdasarkan hasil pengamatan, selama 7 tahun terakhir telah terjadi penambahan panjang jalan di hampir seluruh kabupaten/kota di Jawa Barat (Tabel 3. Perkembangan Setiap Variabel tahun 2016-2022). Pada tahun 2016, total panjang jalan di Jawa Barat adalah 25743,04 km, kemudian meningkat menjadi 28029,43 km pada 2022. Nilai standar deviasi variabel panjang jalan menunjukkan angka lebih kecil jika dibandingkan dengan rata-ratanya ($538,94 < 1014,41$). Ini membuktikan bahwa tidak terjadi perbedaan yang signifikan antar data.

Provinsi yang memiliki infrastruktur jalan terpanjang di Provinsi Jawa Barat adalah Kabupaten Karawang pada 2018 dengan panjang sepanjang 2080,86 km, sementara Kota Cimahi (2016-2022) adalah daerah di Jawa Barat dengan panjang jalan paling pendek yaitu hanya 119. Perlu diketahui bahwa panjang pendeknya jalan di suatu kabupaten/kota juga dipengaruhi dengan luas dan sempitnya kabupaten/kota tersebut. Dalam arti lain, semakin luas suatu kabupaten/kota, maka cenderung semakin panjang juga infrastruktur jalan yang dimiliki, begitu sebaliknya.

Tabel 3. Perkembangan Setiap Variabel tahun 2016-2022

Tahun	Rasio Gini (Rata-rata Skor)	Jalan (Total Km)	Pendidikan (Total Unit)	Kesehatan (Total Unit)	PDRB perkapita (Rata-rata Rp. Juta)
2016	0,366	25743,04	29294	1306	33,21
2017	0,367	26355,28	30765	1387	35,61
2018	0,369	27711,87	29345	1445	38,41
2019	0,363	27702,21	29784	1449	41,52
2020	0,362	28004,88	29567	1470	41,53
2021	0,374	28177,87	29897	1488	43,34
2022	0,375	28029,43	30100	1496	46,68

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Jawa Barat memiliki rata-rata jumlah sekolah di semua jenjang pendidikan formal sebanyak 1104 unit dalam 7 tahun terakhir. Jumlah ini merupakan salah satu yang terbanyak di Indonesia. Hal ini disebabkan karena Jawa Barat adalah provinsi dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia sehingga kebutuhan akan infrastruktur pendidikan khususnya sekolah harus dipenuhi. Meskipun demikian, jumlah fasilitas kesehatan berupa sekolah di Jawa Barat cenderung fluktuatif (Tabel 3. Perkembangan Setiap Variabel tahun 2016-2022). Hal ini disebabkan karena selama periode 2016-2022 dimungkinkan terjadi adanya alih fungsi bangunan sekolah,

penggabungan sekolah, pembangunan sekolah baru atau bahkan penutupan sekolah sehingga membuat jumlah bangunan sekolah berkurang atau bertambah. Nilai rata-rata variabel infrastruktur pendidikan lebih besar jika dibandingkan dengan standar deviasinya ($1104 > 690$). Ini artinya, data menyebar secara seragam atau homogen dan tidak terjadi perbedaan yang besar antar data penelitian. Pada tahun 2020, Kabupaten Bogor memiliki total jumlah sekolah sebanyak 3192 unit dan menjadikannya sebagai kabupaten/kota dengan jumlah sekolah terbanyak di Provinsi Jawa Barat. Di lain sisi, Kota Banjar pada 2016 adalah daerah di Jawa

Barat dengan jumlah sekolah paling sedikit yaitu hanya 132 unit.

Rata-rata jumlah fasilitas kesehatan berupa rumah sakit dan puskesmas di Jawa Barat pada periode 2016-2022 tercatat sebanyak 53 unit. Jika dirinci per periode, seperti yang terlihat pada Tabel 3. Perkembangan Setiap Variabel tahun 2016-2022, telah terjadi peningkatan jumlah pembangunan rumah sakit dan puskesmas di Jawa Barat dalam 7 tahun terakhir. Ini artinya dalam 7 tahun terakhir telah terjadi pembangunan fasilitas kesehatan yang cukup intensif di Jawa Barat. Standar deviasi untuk variabel infrastruktur kesehatan menunjukkan angka lebih rendah jika dibandingkan dengan nilai rata-ratanya ($28 < 56$), yang menandakan bahwa data memiliki nilai yang tidak jauh berbeda. Daerah dengan jumlah fasilitas kesehatan terbanyak ditempati oleh Kabupaten Bogor yaitu sebanyak 130 unit pada 2020-2022, sedangkan daerah dengan jumlah fasilitas kesehatan paling minim di Provinsi Jawa Barat adalah Kota Banjar pada 2016-2020.

Rata-rata PDRB perkapita Jawa Barat dalam 7 tahun terakhir tercatat sebesar Rp 33,21 Juta. Berdasarkan Tabel 3, PDRB perkapita Jawa Barat mengalami peningkatan setiap tahun. Meskipun demikian, peningkatan

terendah terjadi pada tahun 2020 karena periode tersebut merupakan periode pertama terjadinya pandemi Covid-19 di Indonesia yang mendorong perekonomian menjadi lumpuh. Nilai standar deviasi variabel PDRB perkapita dilaporkan lebih rendah dibandingkan dengan nilai rata-ratanya ($20,7 < 33,21$), yang menandakan bahwa data menyebar secara homogen dan tidak terjadi perbedaan yang besar antar kelompok data.

Hasil uji selanjutnya adalah pemilihan model regresi melalui uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier. Uji chow digunakan untuk memilih model terbaik diantara *common effect model* atau *fixed effect model*. Berdasarkan hasil uji chow pada Tabel 4, nilai *p-value* pada *cross section Chi-square* tercatat sebesar 0 < 5% dengan nilai *statistic* sebesar 176.577. Ini artinya model estimasi regresi lebih memilih *fixed effect model* jika dibandingkan dengan *common effect model*. Selanjutnya diperlukan pengujian pemilihan model selanjutnya dengan menggunakan uji hausman untuk memilih model terbaik diantara *fixed effect model* dan *random effect model*. Hasil uji chow digambarkan pada Tabel 4. Hasil Uji Chow di bawah ini:

Tabel 4. Hasil Uji Chow

<i>Effects Test</i>	<i>Statistic</i>	<i>d.f.</i>	<i>Prob.</i>
<i>Cross-section F</i>	9,391	(26,158)	0,000
<i>Cross-section Chi-square</i>	176,577	26	0,000

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Dari hasil uji hausman, dapat dilihat bahwa nilai *Chi-square statistic* sebesar 7,445 dengan *p value* sebesar 0,114 atau lebih besar jika dibandingkan dengan taraf kepercayaan penelitian sebesar 5%. Hal ini menandakan bahwa model estimasi lebih memilih *random effect model* jika

dibandingkan dengan *fixed effect model*. Oleh karena itu, perlu dilakukan pengujian selanjutnya yaitu uji *lagrange multiplier* untuk memilih model estimasi yang tepat diantara *random effect model* atau *common effect model*. Hasil uji *Hausman* disajikan dalam Tabel 5. sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Uji Hausman

<i>Test Summary</i>	<i>Chi-Sq. Statistic</i>	<i>Chi-Sq. d.f.</i>	<i>Prob.</i>
<i>Cross-section random</i>	7,445	4	0,114

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Hasil uji *lagrange multiplier* dengan menggunakan metode *Breusch-Pagan* memperlihatkan bahwa nilai *cross-section statistic* sebesar 142,024 dengan *p-value* sebesar 0 < 5% (lihat Tabel 6). Ini artinya, model estimasi regresi terbaik yang dipilih diantara *random effect model* dan *common*

effect model adalah *random effect model*. Oleh sebab itu, dalam penelitian ini, model estimasi akan menggunakan pendekatan *random effect model* untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 6. Hasil Uji Lagrange Multiplier

	<i>Test Hypothesis</i>		
	<i>Cross-section</i>	<i>Time</i>	<i>Both</i>
<i>Breusch-Pagan</i>	142,024	1,578	143,603
	(0,000)	(0,209)	(0,000)

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Dalam rangka untuk memastikan bahwa model regresi yang diestimasi memenuhi asumsi-asumsi dasar yang diperlukan agar hasil estimasi dan inferensi statistik yang dihasilkan valid, maka dilakukan pengujian asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji

heterokedastisitas. Hasil uji normalitas pada Tabel 7 membuktikan bahwa data telah terdistribusi normal. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai *jarque-bera* sebesar 4,537 dengan *p-value* sebesar 0,103 atau lebih besar dari taraf kepercayaan sebesar 5%.

Tabel 7. Hasil Uji Normalitas

	<i>Test Hypothesis</i>
<i>Jarque-bera</i>	4,537
<i>Probability</i>	0,103

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Hasil uji multikolinearitas dengan pendekatan *variance inflation factors* memperlihatkan bahwa nilai *centered VIF* pada setiap variabel independen yang digunakan di dalam penelitian ini kurang dari 10 dan lebih besar

dari 0,1 (lihat Tabel 8). Hal ini menegaskan bahwa setiap variabel bebas tidak memiliki korelasi yang kuat satu sama lain atau dengan kata lain model telah memenuhi asumsi multikolinearitas.

Tabel 8. Hasil Uji Multikolinearitas

<i>Variabel</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Uncentered</i>	<i>Centered</i>
	<i>Variance</i>	<i>VIF</i>	<i>VIF</i>
Jalan	0,001	254,315	3,032
Pendidikan	0,001	364,743	4,659
Kesehatan	0,001	187,147	3,804
PDRB Perkapita	0,001	632,716	1,522

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Tabel 9. menunjukkan bahwa dari hasil heteroskedastisitas dengan menggunakan pendekatan Breusch-Pagan-Godfrey, nilai *prob.Chi-square* sebesar 0,563 atau lebih besar dari 5% dengan nilai *obs*R-squared* sebesar 2,967. Berpedoman pada nilai ini,

maka dapat disimpulkan bahwa data telah lolos dari asumsi heteroskedastisitas sehingga dapat dilakukan pengujian model regresi dengan pendekatan *random effect model*.

Tabel 9. Hasil Uji Heteroskedastisitas

<i>F-statistic</i>	0,733	Prob. F(4,184)	0,569
<i>Obs*R-squared</i>	2,967	Prob. Chi-Square(4)	0,563
<i>Scaled explained SS</i>	3,304	Prob. Chi-Square(4)	0,508

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Berikut merupakan tabel yang menjelaskan hasil estimasi regresi dengan menggunakan pendekatan *random effect model* (REM). Hasil estimasi regresi dengan pendekatan *random effect model* menunjukkan bahwa nilai *t-statistic* variabel infrastruktur jalan sebesar -2,316 dengan *p-value* 0,021 atau kurang dari taraf kepercayaan penelitian 5%

dan koefisien regresi sebesar -0,042 (lihat Tabel 10). Hasil ini menegaskan preposisi awal yang menyatakan bahwa variabel infrastruktur jalan memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap rasio gini di Jawa Barat. Dengan kata lain, ketika infrastruktur jalan dapat ditingkatkan sebesar 1% di Jawa Barat, maka di sisi lain terjadi penurunan

ketimpangan pendapatan yang diukur dari indeks rasio gini sebesar 0,042%.

Tabel 10. Hasil Estimasi Regresi dengan *Random Effect Model*

<i>Variable</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-Statistic</i>	<i>Prob.</i>
C	-0,567	0,127	-4,466	0,000***
Jalan	-0,042	0,018	-2,316	0,021**
Pendidikan	-0,014	0,019	-0,757	0,450
Kesehatan	0,0138	0,031	0,447	0,655
PDRB Perkapita	0,0606	0,025	2,356	0,019**
Effects Specification				
			S.D.	Rho
<i>Cross-section random</i>			0,031	0,570
<i>Idiosyncratic random</i>			0,027	0,429
Weighted Statistics				
<i>R-squared</i>	0,086	<i>Mean dependent var</i>		-0,136
<i>Adjusted R-squared</i>	0,066	<i>S.D. dependent var</i>		0,028
<i>S.E. of regression</i>	0,027	<i>Sum squared resid</i>		0,141
<i>F-statistic</i>	4,361	<i>Durbin-Watson stat</i>		1,539
<i>Prob(F-statistic)</i>	0,002			
Unweighted Statistics				
<i>R-squared</i>	0,233	<i>Mean dependent var</i>		-0,436
<i>Sum squared resid</i>	0,324	<i>Durbin-Watson stat</i>		0,673

Keterangan: **p < 0,05 ***p < 0,01; Jumlah observasi: 189

Sumber: Data sekunder diolah, 2023

Nilai *t-statistic* pada variabel infrastruktur pendidikan tercatat sebesar -0,757 dengan *p-value* sebesar 0,45 > 5% dan koefisien regresi sebesar -0,014. Dalam hal ini, variabel infrastruktur pendidikan terbukti memiliki pengaruh negatif, namun tidak signifikan terhadap indeks rasio gini di Provinsi Jawa Barat. Hasil ini bertentangan dengan hipotesis awal yang menjelaskan bahwa infrastruktur pendidikan mampu menekan rasio gini di Jawa Barat.

Berdasarkan hasil uji regresi dengan *random effect model*, nilai *t-statistic* variabel infrastruktur kesehatan tercatat sebesar 0,447 dengan *p-value* 0,655 > 5% dan koefisien regresi sebesar 0,013. Dengan demikian, variabel infrastruktur kesehatan memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap indeks rasio gini. Ini menolak dugaan awal yang menyatakan bahwa infrastruktur kesehatan dapat menurunkan ketimpangan pendapatan di Provinsi Jawa Barat.

Untuk variabel kontrol berupa PDRB perkapita, nilai *t-statistic* tercatat sebesar 2,356 dengan *p-value* sebesar 0,019 < 5% dan koefisien regresi sebesar 0,060. Di dalam penelitian ini, PDRB Perkapita yang merupakan gambaran kinerja perekonomian di suatu daerah memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap rasio gini di Jawa Barat.

Dengan arti lain, setiap peningkatan sebesar 1% PDRB perkapita di Jawa Barat, akan meningkatkan ketimpangan pendapatan sebesar 0,060%.

Hasil uji regresi dengan menggunakan pendekatan *random effect model* menegaskan bahwa jenis komponen infrastruktur yang mampu mengurangi kesenjangan pendapatan di Jawa Barat pada periode 2016-2022 adalah panjang jalan. Jika pemerintah daerah setempat mampu meningkatkan pembangunan panjang jalan di Provinsi Jawa Barat sebesar 1%, maka dalam jangka panjang angka rasio gini dapat diturunkan sebesar 0,042%. Oleh karena itu, pembangunan jalan menjadi kebijakan yang menguntungkan bagi sosial-ekonomi di Jawa Barat pada masa mendatang.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2022), Jawa Barat menempati peringkat kelima sebagai provinsi dengan infrastruktur jalan terpanjang di Indonesia yaitu mencapai 28.462. Selain itu, berdasarkan hasil deskripsi data pada Tabel 3, panjang jalan di Jawa Barat cenderung mengalami kenaikan setiap tahun dalam 7 periode terakhir. Ini artinya, telah terjadi pembangunan jalan yang cukup masif di Provinsi Jawa Barat dalam beberapa tahun terakhir. Apabila pembangunan jalan di Jawa Barat konsisten dilakukan, maka dalam

jangka waktu tertentu dapat menciptakan pemerataan infrastruktur sehingga pada akhirnya berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi.

Meningkatnya pembangunan infrastruktur jalan dapat mempermudah aksesibilitas dari satu daerah ke daerah yang lain, sehingga memudahkan distribusi pembangunan fasilitas-fasilitas lain yang lebih merata (Warsilan & Noor, 2015). Di samping itu, pembangunan infrastruktur jalan yang merata juga dapat meningkatkan *output* produksi dan mempercepat arus distribusi barang dan jasa (Widodo et al., 2022) sehingga dalam jangka waktu tertentu pendapatan masyarakat meningkat dan pada akhirnya ketimpangan pendapatan penduduk dapat ditekan (Nugraha, 2020). Hasil penelitian ini mendukung penelitian sebelumnya seperti (Nugraha et al., 2020; Purnamasari, 2018; Widodo et al., 2022) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan pendapatan penduduk.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur pendidikan berupa bangunan sekolah tidak memiliki manfaat yang cukup untuk mengurangi tingkat kesenjangan pendapatan di Jawa Barat. Alasan yang memungkinkan adalah belum meratanya pembangunan sekolah di wilayah Jawa Barat sehingga sebagian masyarakat tidak dapat menikmati akses pendidikan yang berkualitas (Rahmadani, 2018). Dari hasil deskripsi data, ketersediaan fasilitas pendidikan berupa sekolah di Jawa Barat menunjukkan jumlah yang tidak konsisten dari tahun ke tahun. Pada tahun 2016, jumlah fasilitas pendidikan di Jawa Barat mencapai 29.294 unit kemudian meningkat menjadi 30.765 unit di tahun 2017, namun kembali menurun di tahun 2018 menjadi sebanyak 29.345 unit. Pola ini terjadi lagi di tahun berikutnya, dimana pada tahun 2019 terjadi peningkatan jumlah sekolah, namun kembali menurun di tahun 2020, meskipun pada tahun 2021 dan 2022 kembali meningkat (Tabel 3). Ini membuktikan terjadinya ketidakmerataan pembangunan fasilitas pendidikan di wilayah Jawa Barat sehingga tidak berdampak signifikan terhadap menurunnya ketimpangan pendapatan.

Menurut Purnamasari (2018), tingkat pendidikan yang rendah dapat memperparah ketimpangan pendapatan antar kelompok masyarakat. Ini disebabkan karena masyarakat yang tidak menikmati akses

pendidikan yang layak cenderung memiliki keterampilan dan keahlian kerja yang terbatas sehingga membuat mereka kesulitan dalam mendapatkan pekerjaan yang layak. Pada akhirnya, mereka akan terjebak pada kelompok masyarakat berpendapatan rendah sehingga ketimpangan pendapatan akan semakin melebar antar masyarakat. Hasil penelitian ini sejalan dengan Purnamasari (2018); dan Rahmadani (2018) yang membuktikan bahwa infrastruktur pendidikan bukan faktor penentu terjadinya pemerataan pendapatan di suatu daerah.

Berdasarkan hasil estimasi regresi, variabel infrastruktur kesehatan tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan pendapatan di Provinsi Jawa Barat. Dari hasil deskripsi data, sebenarnya fasilitas kesehatan di Provinsi Jawa Barat cenderung mengalami peningkatan setiap tahun, meskipun peningkatannya tidak signifikan. Meskipun meningkat, namun fasilitas kesehatan tidak berdampak secara langsung terhadap menurunnya rasio gini. Hal ini dimungkinkan terjadi karena belum semua masyarakat dapat menikmati akses kesehatan yang memadai karena tingginya biaya kesehatan yang ada saat ini.

Tersedianya fasilitas kesehatan sebenarnya merupakan salah satu modal manusia yang diperlukan dalam proses pembangunan ekonomi. Dengan adanya fasilitas kesehatan yang memadai, maka kualitas hidup masyarakat dapat ditingkatkan melalui kesehatan. Pada akhirnya, kesehatan yang baik akan menunjang suatu kelompok masyarakat menjadi lebih produktif sehingga pendapatan mereka akan meningkat dan ketimpangan pendapatan penduduk akan menurun (Rahmadani, 2018). Meskipun demikian, kesehatan bukanlah satu-satunya faktor meningkatnya produktivitas penduduk. Faktor-faktor lainnya yang menentukan pendapatan masyarakat diantaranya adalah tingkat pendidikan, keterampilan, dan pengalaman kerja (Iqbal et al., 2019).

Untuk pengaruh variabel kontrol, penelitian ini menemukan bukti bahwa pertumbuhan ekonomi justru meningkatkan ketimpangan pendapatan di Jawa Barat pada 2016-2017. Dari hasil deskripsi data, PDRB perkapita Jawa Barat sebenarnya mengalami peningkatan setiap tahun dalam 7 periode terakhir. Ini artinya, Jawa Barat mengalami pertumbuhan ekonomi yang cukup menjanjikan. Meskipun demikian,

pertumbuhan PDRB yang pesat di Jawa Barat dimungkinkan hanya terjadi di wilayah-wilayah tertentu saja khususnya kabupaten/kota yang dekat dengan ibukota Jakarta karena sebagai pusat ekonomi dan industri. Oleh sebab itu, meskipun PDRB perkapita Jawa Barat meningkat, namun hal tersebut justru berdampak pada semakin membesarnya tingkat ketimpangan pendapatan di Jawa Barat.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pembangunan dan ketersediaan infrastruktur jalan merupakan faktor penentu dalam mewujudkan pemerataan pendapatan di Jawa Barat. Di sisi lain, ketersediaan dan pembangunan infrastruktur kesehatan (rumah sakit dan puskesmas) dan pendidikan (sekolah) tidak signifikan dalam menekan ketimpangan pendapatan di Jawa Barat. Hasil penelitian lainnya menemukan bahwa pertumbuhan ekonomi (PDRB perkapita) adalah faktor yang meningkatkan ketimpangan pendapatan di Jawa barat.

Dalam hal implikasi kebijakan, pemerintah daerah di Jawa Barat dapat mengalokasikan dana khusus untuk pembangunan infrastruktur jalan, khususnya di daerah-daerah terpencil, mengingat jalan adalah infrastruktur dasar yang dibutuhkan dalam mewujudkan pemerataan ekonomi. Selain itu, perbaikan jalan yang tergolong rusak juga perlu dipertimbangkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan jalan yang lebih nyata. Di samping itu, pemerintah daerah setempat diharapkan tidak hanya membangun fasilitas pendidikan yang memadai saja, namun juga dibarengi dengan peningkatan keterampilan dan keahlian kerja yang dibutuhkan masyarakat. Pemerintah juga harus memastikan bahwa infrastruktur kesehatan benar-benar dinikmati oleh semua kelompok masyarakat di Jawa Barat dengan memberikan subsidi fasilitas kesehatan bagi masyarakat yang membutuhkan.

Studi ini memiliki kelemahan di mana penelitian hanya mempertimbangkan faktor kuantitas dari pembangunan infrastruktur berupa jalan, fasilitas kesehatan, dan fasilitas pendidikan saja, tanpa memperhatikan faktor kualitas seperti meningkatkan keterampilan dan keahlian masyarakat dalam angka meningkatkan kualitas pendidikan atau pemberian subsidi kesehatan untuk

memastikan seluruh masyarakat mampu mengakses layanan kesehatan. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya dapat memasukan variabel kualitas sebagai faktor lain yang dapat mempengaruhi ketimpangan pendapatan di Jawa Barat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprianoor, P., & Muktiali, M. (2015). Kajian Ketimpangan Wilayah di Provinsi Jawa Barat. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 4(4), 484–498. <https://doi.org/10.14710/tpwk.2015.9809>
- Astridasari, S., & Priyarsono. (2018). *Pengaruh Ketersediaan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pendapatan dan Kemiskinan Kota dan Desa di Indonesia: Analisis Data Provinsi* [Institute Pertanian Bogor]. <https://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/93880>
- Badan Pusat Statistik, BPS. (2022). *Panjang Jalan Menurut Provinsi dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan (km), 2022*.
- Badan Pusat Statistik Jawa Barat, BPS. (2023). *Gini Rasio Provinsi Jawa Barat 2017-2023*.
- Badan Pusat Statistik RI, BPS. (2023). *Gini Ratio Menurut Provinsi dan Daerah Maret 2023*.
- Deliabilda, S. A., Marlisa, V., Anditya, F. S., Ariana, T., & Dasman, S. (2021). Penerapan Nilai-nilai Ekonomi Pancasila dalam Percepatan Ekonomi Inklusif di Era Society 5.0. *JURNAL EMAS: Ekonomi Manajemen Akuntansi Kewirausahaan*, 1(1), 1–20.
- Harahap, F. L. (2021). *Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi Di Sumatera Utara*. Universitas Islam Indonesia.
- Hulu, P. K., & Wahyuni, K. T. (2021). Kontribusi Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Pendapatan di Indonesia Tahun 2010-2019. *In Seminar Nasional Official Statistics*, 1(1), 603–612. <https://doi.org/10.34123/semnasoffstat.v2021i1.979>
- Indrawati, L. R. (2021). Analisis Determinan Ketimpangan Pendapatan di Provinsi Jawa Barat tahun 2015-2020. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 10(2), 95–104.
- Iqbal, M., Rifin, A., & Juanda, B. (2019). Analisis Pengaruh Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Wilayah di Provinsi Aceh. *Jurnal Tata Loka*, 21(1), 75–84. <https://doi.org/10.14710/tataloka.21.1.75-84>

- Irawan, A. D. (2022). Pengaruh Pandemi dalam Menciptakan Ketimpangan Sosial Ekonomi antara Pejabat Negara dan Masyarakat. *Jurnal Citizenship Virtues*, 2(1), 251–262. <https://doi.org/10.37640/jcv.v2i1.1184>
- Janah, M. (2022). Analisis pengaruh tingkat pdrb perkapita, indeks pembangunan manusia, dan penanaman modal asing terhadap ketimpangan pendapatan di Indonesia periode tahun 2019-2021. *Profit: Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 1(4), 23–43. <https://doi.org/10.58192/profit.v1i4.183>
- Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Buletin Ekonomi Moneter Dan Perbankan*, 17(1), 62–98. <https://doi.org/10.21098/bemp.v17i1.44>
- Nss, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82–103.
- Nugraha, A. T., Prayitno, G., Situmorang, M. E., & Nasution, A. (2020). The Role Of Infrastructure In Economic Growth And Income Inequality In Indonesia. *Economics & Sociology*, 13(1), 102–115. <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2020/13-1/7>
- Prasetyo, B. . (2013). *Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan di Kawasan Perbatasan Darat Indonesia*. Institut Pertanian Bogor.
- Purnamasari, N. D. (2018). *Pengaruh Infrastruktur pada Gini Ratio Kota dan Kabupaten Eks-Karesidenan Surakarta Tahun 2001-2015*. Universitas Sebelas Maret.
- Rahmadani, C. (2018). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pendapatan Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2001-2015*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Rapanna, P., & Sukarno, Z. (2017). *Ekonomi pembangunan (Vol. 1)*. Sah Media.
- Rosmeli, R. (2018). Dampak Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pembangunan Antar Daerah di Provinsi Jambi. *Jurnal Sains Sosio Humaniora*, 2(1), 79–84. <https://doi.org/10.22437/jssh.v2i1.5284>
- Warsilan, W., & Noor, A. (2015). Peranan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dan implikasi pada kebijakan pembangunan di kota samarinda. *MIMBAR: Jurnal Sosial Dan Pembangunan*, 31(2), 359–366.
- Widodo, P., Ariani, N., & Supriadi, Y. N. (2022). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pendapatan di Kota dan Kabupaten Pulau Jawa. *Jurnal Akuntansi Dan Pajak*, 23(1), 1–11.