

ANALISIS KETIMPANGAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN STRATEGI PERENCANAAN PEMBANGUNAN DI PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Nabila Maulidya¹, Pasya Isna Novita², Zahroul Lailatur Rohmah³, Teguh Hadi Priyono⁴

¹ Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember, Emails : nabilamaulidya383@gmail.com

² Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember, Emails : pasyanovita911@gmail.com

³ Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember, Emails : lailazahroul@gmail.com

⁴ Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember, Emails : teguh_hadipriyo@yahoo.com

*Corresponding Author : Nabila Maulidya

* Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jember, Emails : nabilamaulidya383@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History :

Receive :

May 14, 2026

Accepted :

June 11, 2026

Available Online :

June 18, 2026

Keywords:

Regional disparities,
Klassen's typology,
development planning,
cumulative causality,
regional development,
Special Region of
Yogyakarta



Copyright © 2026 by
Author. Published by
Universitas
Abdurachman Saleh
Situbondo

ABSTRACT

This study aims to analyse regional development disparities and formulate development planning strategies in the Special Region of Yogyakarta. A mixed-methods approach was employed, comprising a quantitative analysis using Klassen's typology and a qualitative analysis using SWOT analysis. The data used were secondary data sourced from the Central Statistics Agency and related institutions for the period 2021–2025. The research findings indicate that there are development disparities between districts and cities in the Special Region of Yogyakarta. The City of Yogyakarta falls into the category of a developed and rapidly growing region; Sleman District is a developed region but under pressure; Gunungkidul and Kulon Progo Districts are rapidly developing regions; and Bantul District is a relatively underdeveloped region. These disparities are influenced by the concentration of economic activities, uneven distribution of investment, and differences in economic structure between regions. Based on a SWOT analysis, policies that can be implemented to reduce these disparities include strengthening development based on regional equity, economic diversification based on the local economy, and strengthening fiscal capacity and regional governance. Consequently, development policies are required that focus not only on economic growth but also on the equitable distribution of development outcomes across regions.

1. PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi daerah merupakan salah satu strategi penting dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan aktivitas ekonomi, pemerataan distribusi pendapatan serta penyediaan dan pengembangan infrastruktur yang mampu

mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Salah satu indikator yang sering digunakan untuk menilai keberhasilan pembangunan daerah adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), Investasi, tingkat kemiskinan dan pembangunan infrastruktur. Menurut penelitian (Sugiasuti & Pratama, 2022), proses

pembangunan di suatu daerah tidak selalu berjalan secara merata, akibatnya sering menimbulkan ketimpangan pembangunan antar daerah. Fenomena tersebut juga terjadi di Provinsi Daerah Istimewa

Yogyakarta (DIY) dimana pertumbuhan ekonominya relatif baik, namun masih menghadapi persoalan ketimpangan pembangunan antar kabupaten/kota.



Gambar 1. Peta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Aktivitas ekonomi di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) didominasi oleh sektor tersier (jasa), pariwisata, serta UMKM dengan karakteristik yang berbeda di setiap kabupaten/kota. Berdasarkan PDRB tahunan menurut kabupaten/kota atas dasar harga berlaku Provinsi DIY, Kabupaten Sleman dan Kota Yogyakarta menjadi pusat pertumbuhan ekonomi utama, diikuti oleh Kabupaten Bantul, Gunungkidul dan Kulon Progo. Kota Yogyakarta sebagai pusat jasa dan perdagangan dengan basis utama di sektor jasa seperti pariwisata, perhotelan, restoran, keuangan, perdagangan, pengangkutan, dan komunikasi. Aktivitas utamanya di pusat belanja (Malioboro dan Beringharjo), pusat pendidikan (perguruan tinggi), dan pariwisata budaya (Keraton dan Taman Sari). Karakteristik Kota Yogyakarta memiliki interaksi

ekonomi tertinggi, khususnya dengan Kabupaten Sleman. Kabupaten Sleman sebagai pusat pendidikan, jasa, dan pemukiman, dengan basis utama di sektor keuangan, real estat, jasa pendidikan, dan pariwisata (khususnya pariwisata berbasis alam/merapi). Secara aktivitas banyak terdapat kampus besar (UGM, UII, UPN, dll), pusat perbelanjaan modern, serta pertumbuhan sektor perumahan/properti yang pesat. Kabupaten Bantul sebagai pusat industri kreatif dan pertanian, dengan basis utama di sektor industri manufaktur/pengolahan, kerajinan (kreatif), pertanian, dan pariwisata. Dengan aktivitas berupa sentra industri kerajinan (gerabah kasongan, kulit manding), pertanian (padi, palawija), dan wisata pantai (Parangtritis). Kabupaten Gunungkidul sebagai pusat pariwisata alam dan pertanian,

dengan basis utama pariwisata alam, pertanian lahan kering, dan perikanan. Kabupaten Gunungkidul unggul dalam pariwisata pantai (Siung, Indrayanti, dll) dan gua (Pindul), serta potensi kelautan. Kabupaten Kulon Progo sebagai pusat industri, infrastruktur, dan jasa dengan basis utamanya pertanian, pariwisata, pertambangan (pasir besi), dan jasa. Aktivitasnya didukung oleh adanya Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), sektor transportasi, perdagangan, serta pengembangan kawasan industri. Secara keseluruhan, sektor primer (pertanian/pertambangan) masih cukup dominan di wilayah pinggiran seperti Gunungkidul dan Kulon Progo, sedangkan sektor tersier (jasa/pariwisata) mendominasi total PDRB DIY (Sulistya, 2025).

Perekonomian Provinsi DIY menunjukkan tren pertumbuhan positif, dimana PDRB atas dasar harga berlaku mencapai Rp. 208,13 triliun pada tahun 2025 dengan pertumbuhan ekonomi pada triwulan IV-2025 mencapai 5,94 % secara tahunan. Pertumbuhan tersebut didorong oleh beberapa sektor, yakni sektor industri pengolahan sebesar 11,88%, sektor konstruksi sebesar 10,31% serta sektor pertanian, kehutanan dan perikanan sebesar 10,18%. Sektor konstruksi memiliki peran yang penting karena berkaitan dengan pembangunan infrastruktur, seperti transportasi, bangunan gedung jaringan listrik, pengairan, dan fasilitas publik yang digunakan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat (Arindi et al., 2025). Dalam beberapa tahun terakhir, sektor konstruksi menjadi salah satu penyumbang utama pertumbuhan

ekonomi DIY dengan kontribusi yang signifikan terhadap pembentukan PDRB daerah.

Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang positif tersebut, dinamika investasi menjadi salah satu indikator penting dalam melihat pemerataan pembangunan antar wilayah di Provinsi DIY. Hal ini tercermin dari distribusi tambahan investasi yang masuk ke masing-masing kabupaten/kota, di mana terlihat bahwa total tambahan investasi di Provinsi DIY tahun 2025 mencapai Rp.8.437.716.353.182,00 yang terdiri dari Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) sebesar Rp.6.770.663.321.133,00 dan Penanaman Modal Asing (PMA) sebesar Rp 1.667.053.032.049,00. Kabupaten Sleman menjadi daerah dengan kontribusi investasi terbesar yaitu Rp 4.807.950.295.325,00, disusul Kota Yogyakarta sebesar Rp.2.190.491.981.313,00. Kabupaten Bantul mencatat Rp.754.866.711.055,00, Kabupaten Kulon Progo Rp.527.160.044.629,00, dan Kabupaten Gunungkidul menjadi yang terendah yakni Rp 157.247.320.860,00 (Jogjainvest, 2026). Data ini menunjukkan adanya ketimpangan distribusi investasi antar wilayah di DIY, yang mengindikasikan bahwa pusat pertumbuhan ekonomi masih terkonsentrasi di wilayah tertentu, khususnya Sleman dan Kota Yogyakarta.

Pertumbuhan ekonomi DIY tidak selalu diikuti dengan pemerataan pembangunan antar wilayah. Ketimpangan pembangunan antar kabupaten/kota di DIY masih

terlihat dari perbedaan tingkat kemiskinan dan kontribusi PDRB antar daerah. Kabupaten Sleman dan Kota Yogyakarta memiliki tingkat kemiskinan yang relatif lebih rendah serta aktivitas ekonomi yang lebih berkembang dibandingkan wilayah selatan yakni Kabupaten Gunungkidul dan Kulon Progo. Menurut data BPS tingkat kemiskinan di beberapa wilayah selatan DIY jauh lebih tinggi dibandingkan wilayah perkotaan. Pada tahun 2025 tingkat kemiskinan di Kulon Progo sebesar 14,53% dan Gunungkidul sebesar 14,15%, sedangkan Kota Sleman dan Yogyakarta berada di bawah 10% (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025b). Perbedaan ini menunjukkan adanya kesenjangan pembangunan antar wilayah dalam Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Infrastruktur jalan menjadi faktor penting dalam ketimpangan pembangunan di DIY. Data menunjukkan bahwa panjang jalan berbeda antar wilayah, dengan Gunungkidul memiliki panjang terbesar 1.157 km, diikuti Sleman 700 km, Kulon Progo 636 km, Bantul 624 km, dan Kota Yogyakarta paling kecil 233 km (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025a). Namun, panjang jalan yang besar di Gunungkidul dan Kulon Progo tidak selalu mencerminkan aksesibilitas yang baik karena kondisi geografis dan kualitas infrastruktur yang belum merata. Sebaliknya, Sleman dan Kota Yogyakarta meskipun memiliki panjang jalan lebih pendek, justru memiliki aksesibilitas lebih tinggi yang mendukung aktivitas ekonomi dan tingkat kemiskinan yang lebih rendah.

Fenomena tersebut dapat dianalisis melalui Teori Kausalitas Kumulatif yang dikemukakan oleh Gunnart Myrdal, (1957) yang menyatakan bahwa proses pembangunan ekonomi bersifat kumulatif dan cenderung memperkuat ketimpangan antar wilayah. Dalam teori ini, pertumbuhan yang terjadi di suatu wilayah akan menciptakan efek berantai yang terus memperkuat keunggulan wilayah tersebut dibandingkan wilayah lain. Myrdal membagi proses ini ke dalam dua efek utama, yaitu spread effect dan backwash effect. Spread effect terjadi ketika wilayah yang berkembang mampu memberikan dampak positif bagi wilayah sekitarnya melalui aliran investasi, perdagangan, inovasi, dan penyebaran teknologi. Sebaliknya, backwash effect terjadi ketika wilayah yang lebih maju justru menarik sumber daya ekonomi seperti tenaga kerja, modal, dan aktivitas produksi dari wilayah yang tertinggal, sehingga memperbesar kesenjangan pembangunan. Tanpa intervensi kebijakan yang tepat, proses kausalitas kumulatif ini dapat menyebabkan konsentrasi pertumbuhan ekonomi pada wilayah tertentu dan memperlebar disparitas regional.

Pada Provinsi DIY pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi yang terkonsentrasi di wilayah tertentu berpotensi menimbulkan kedua efek tersebut. Di satu sisi, pembangunan infrastruktur seperti transportasi, bangunan gedung jaringan listrik, pengairan, dan fasilitas publik dapat mendorong pertumbuhan ekonomi daerah sekitarnya melalui peningkatan

investasi dan aktivitas ekonomi. Namun disisi lain, konsentrasi kegiatan ekonomi di wilayah perkotaan seperti Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman juga dapat menyebabkan migrasi tenaga kerja serta konsentrasi modal yang memperkuat ketimpangan pembangunan dengan wilayah selatan seperti Gunungkidul dan Kulon Progo. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis ketimpangan pembangunan antar wilayah di Provinsi DIY serta merumuskan strategi perencanaan pembangunan. terlibat dalam diskusi tentang arah penelitian potensial di masa depan dan memberikan wawasan dan implikasi yang diperoleh dari tinjauan ini baik untuk produsen maupun pembuat kebijakan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Teori Kausalitas Kumulatif

Teori Kausalitas Kumulatif merupakan salah satu kontribusi penting dalam ekonomi pembangunan yang diperkenalkan oleh Gunnar Myrdal dalam karyanya *Economic Theory and Underdeveloped Regions* (1957). Teori ini muncul sebagai kritik terhadap pendekatan ekonomi neoklasik yang berasumsi bahwa sistem ekonomi secara otomatis menuju keseimbangan (*equilibrium*). Sebaliknya, Myrdal menekankan bahwa proses pembangunan bersifat dinamis, tidak seimbang dan cenderung memperkuat ketimpangan antar wilayah (Lundahl, 2021). Menurut Myrdal, pembangunan ekonomi dipengaruhi oleh proses sebab-akibat yang bersifat melingkar (*circular*) dan berulang (*cumulative*),

dimana perubahan pada satu variabel akan memicu perubahan pada variabel lain secara berantai dan memperkuat kondisi awal, baik dalam arah positif (*virtuous circle*) maupun negatif (*vicious circle*). Dengan demikian, ketimpangan ekonomi tidak akan secara otomatis terkoreksi oleh mekanisme pasar, melainkan justru dapat semakin melebar akibat efek penguatan tersebut (Westlund, 2020).

Konsep Backwash Effect dan Spread Effect

Myrdal memperkenalkan dua konsep utama, yaitu *backwash effects* dan *spread effects*. *backwash effects* merujuk pada dampak negatif pembangunan di suatu wilayah terhadap wilayah lain, seperti migrasi tenaga kerja terampil, aliran modal keluar, dan dominasi perdagangan yang menguntungkan daerah maju. Sebaliknya, *spread effects* merupakan dampak positif yang dapat menyebar dari wilayah maju ke wilayah tertinggal, seperti transfer teknologi atau investasi. Namun, Myrdal berargumen bahwa dalam banyak kasus, efek *backwash* lebih dominan dibandingkan *spread effects*, sehingga menyebabkan ketimpangan semakin meningkat (Myrdal, 1957). Teori ini juga menolak asumsi bahwa sistem ekonomi secara alami bergerak menuju keseimbangan. Myrdal menyatakan bahwa proses sosial-ekonomi cenderung bergerak menjauh dari keseimbangan karena adanya mekanisme umpan balik (*feedback*)

yang memperkuat perubahan awal. Hal ini berarti bahwa tanpa intervensi kebijakan, daerah yang sudah maju akan terus berkembang lebih cepat, sementara daerah tertinggal akan semakin terpuruk.

3. METODE PENELITIAN

Objek Penelitian

Objek penelitian dalam studi ini adalah seluruh kabupaten dan kota yang berada di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Penelitian ini menggunakan metode sensus atau total sampling, di mana seluruh anggota populasi dijadikan sebagai unit analisis tanpa melalui proses penarikan sampel. Wilayah analisis dalam penelitian ini meliputi 5 kabupaten/kota, yaitu: Kabupaten Bantul, Kabupaten Gunungkidul, Kabupaten Kulon Progo, Kabupaten Sleman, dan Kota Yogyakarta.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari publikasi resmi Badan Pusat Statistik. Data yang digunakan meliputi PDRB per kapita dan laju pertumbuhan ekonomi masing-masing kabupaten/kota di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2021-2025, serta data pendukung lainnya yang berkaitan dengan ketimpangan pembangunan wilayah dan penyusunan strategi pembangunan daerah.

Teknik Analisa Data

Penelitian ini menggunakan metode *mixed method*, yaitu kombinasi pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Analisis kuantitatif

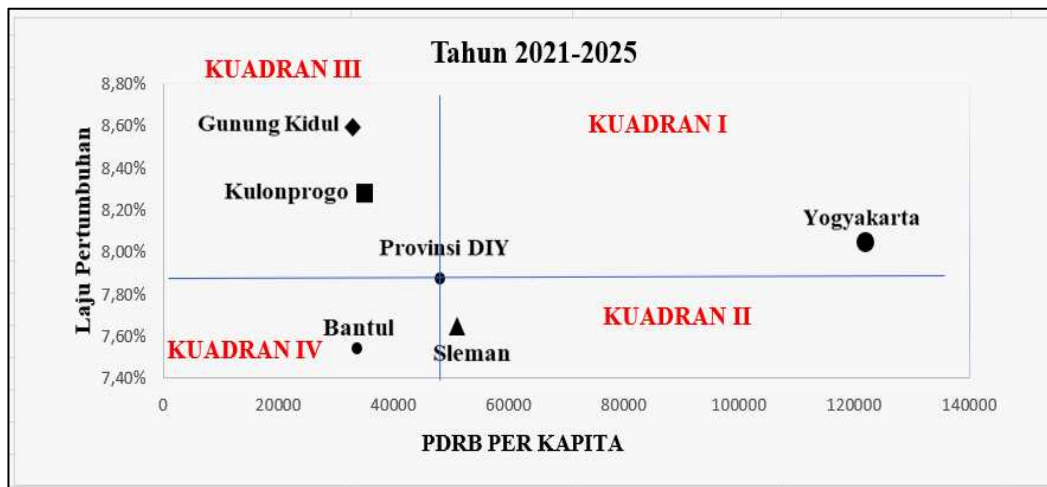
dilakukan dengan menggunakan Tipologi Klassen untuk mengklasifikasikan tingkat perkembangan wilayah berdasarkan indikator PDRB per kapita dan laju pertumbuhan ekonomi. Nilai kedua indikator tersebut dibandingkan dengan rata-rata tingkat provinsi sehingga setiap wilayah dapat diklasifikasikan ke dalam empat kuadran, yaitu wilayah maju dan tumbuh pesat, wilayah maju tetapi tertekan, wilayah berkembang pesat, dan wilayah relatif tertinggal. Hasil klasifikasi ini digunakan untuk mengidentifikasi tingkat ketimpangan pembangunan antarwilayah.

Analisis kualitatif dilakukan menggunakan analisis SWOT untuk merumuskan strategi perencanaan pembangunan yang sesuai dengan karakteristik masing-masing wilayah. Analisis SWOT dilakukan dengan mengidentifikasi faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan serta faktor eksternal berupa peluang dan ancaman. Analisis ini disusun berdasarkan hasil Tipologi Klassen yang dikaitkan dengan indikator penyebab ketimpangan wilayah sehingga dapat menghasilkan rekomendasi strategi pembangunan yang lebih merata dan berkelanjutan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis ketimpangan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menggunakan Analisis Tipologi Klassen

Hasil Analisis ketimpangan menggunakan Analisis Tipologi Klassen yang ada pada provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta :



Gambar 2. Hasil analisis menggunakan tipologi klassen

Berdasarkan hasil analisis Tipologi Klassen, klasifikasi wilayah di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2021–2025 ditentukan dengan membandingkan laju pertumbuhan ekonomi dan PDRB per kapita masing-masing kabupaten/kota terhadap rata-rata Provinsi DIY. Kota Yogyakarta masuk dalam Kuadrant I (wilayah maju dan tumbuh pesat), yaitu wilayah yang memiliki laju pertumbuhan ekonomi dan PDRB per kapita di atas rata-rata provinsi. Kota Yogyakarta PDRB per kapita sebesar Rp.140,641. Kabupaten Sleman masuk dalam kuadrant II (wilayah maju tetapi tertekan), yaitu wilayah yang memiliki PDRB per kapita di atas rata-rata namun pertumbuhan ekonomi di bawah rata-rata.

Kabupaten Sleman mencatat PDRB per kapita sebesar Rp.58,602. Kabupaten Gunungkidul dan Kulonprogo masuk dalam Kuadrant III (wilayah berkembang pesat), yaitu wilayah dengan PDRB per kapita di bawah rata-rata tetapi pertumbuhan

ekonomi di atas rata-rata. Kabupaten Gunungkidul mencatat PDRB per kapita sebesar Rp. 38,330. Kabupaten Kulon Progo mencatat PDRB per kapita sebesar Rp.40,069. Kabupaten Bantul masuk dalam Kuadrant IV (wilayah relatif tertinggal), yaitu wilayah dengan PDRB per kapita berada di bawah rata-rata provinsi. Kabupaten Bantul mencatat PDRB per kapita sebesar Rp.38,187.

Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta masuk dalam Kuadrant I yaitu wilayah maju dan tumbuh pesat. Hal ini ditunjukkan oleh tingginya PDRB per kapita yang mencapai Rp.140,641 (tertinggi kedua setelah Sleman) serta tingkat kemiskinan yang paling rendah yaitu sebesar 6,14% (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025b). Tingginya PDRB per kapita tersebut tidak terlepas dari struktur ekonomi Kota Yogyakarta yang didominasi oleh sektor tersier seperti pendidikan, pariwisata, perdagangan, dan jasa lainnya, yang memiliki nilai tambah tinggi serta

didukung oleh fenomena aglomerasi ekonomi (RPJPD Kota Yogyakarta, 2024). Konsentrasi aktivitas ekonomi di wilayah perkotaan mendorong efisiensi produksi, peningkatan produktivitas, serta memperluas peluang kerja, sehingga berdampak pada meningkatnya pendapatan masyarakat.

Pada tahun 2025, Kota Yogyakarta mencatat nilai investasi sebesar Rp2.190.491.981.313,00, menjadikannya sebagai daerah dengan kontribusi investasi terbesar kedua di Provinsi DIY setelah Sleman (Jogjainvest, 2026). Tingginya investasi ini memperkuat posisi Kota Yogyakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan semakin mendorong peningkatan pendapatan serta kesejahteraan masyarakat. Kondisi ini juga berkontribusi terhadap rendahnya tingkat kemiskinan, karena masyarakat memiliki akses yang lebih luas terhadap lapangan pekerjaan, fasilitas pendidikan, serta layanan publik lainnya dibandingkan wilayah pinggiran.

Kota Yogyakarta memiliki panjang jalan terendah yaitu sebesar 233 km (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025a), hal ini bukan berarti menunjukkan keterbatasan pembangunan, melainkan disebabkan oleh luas wilayah yang relatif kecil dan tingkat kepadatan yang tinggi, sehingga jaringan jalan yang tersedia sudah cukup untuk mendukung mobilitas masyarakat secara efisien. Karakteristik ini mencerminkan pola kota kompak (*compact city*), di mana tingkat aksesibilitas tetap tinggi meskipun panjang infrastruktur

terbatas secara kuantitas. Dengan demikian, kombinasi antara struktur ekonomi berbasis jasa, tingkat kesejahteraan masyarakat yang tinggi, serta efisiensi spasial menjadikan Kota Yogyakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah DIY yang sesuai dengan karakteristik daerah maju dan tumbuh pesat dalam Tipologi Klassen.

Kabupaten Sleman

Kabupaten Sleman masuk dalam Kuadran II yaitu wilayah maju namun tertekan. Hal ini tercermin dari nilai PDRB per kapita yang relatif tinggi sebesar Rp. 58,602 (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025c) dibandingkan rata-rata Provinsi DIY, yang menempatkan Sleman sebagai salah satu wilayah dengan tingkat kesejahteraan yang cukup baik. Selain itu, tingkat kemiskinan yang relatif rendah yakni sebesar 6,71% semakin menguatkan bahwa secara agregat kondisi sosial ekonomi masyarakat tergolong lebih baik dibandingkan daerah lain.

Pada tahun 2025 investasi di Kabupaten Sleman dengan nilai mencapai Rp4.807.950.295.325,00 (Jogjainvest, 2026) yang menunjukkan kuatnya daya tarik ekonomi Sleman sebagai pusat aktivitas bisnis dan pendidikan. Namun demikian, capaian tersebut belum sepenuhnya mencerminkan pemerataan, karena masih terdapat potensi kesenjangan antar wilayah, terutama antara kawasan yang berkembang pesat di sekitar pusat aktivitas ekonomi seperti kawasan perkotaan dan pendidikan dengan wilayah pinggiran yang akses serta

peluang ekonominya lebih terbatas.

Dari sisi struktur ekonomi, dominasi sektor tersier seperti jasa, pendidikan, perdagangan, dan properti menjadi faktor utama tingginya PDRB per kapita di Sleman (Perkim.id, 2024). Keberadaan berbagai perguruan tinggi besar, pusat bisnis, serta kawasan permukiman modern menjadikan Sleman sebagai daerah penyangga utama Kota Yogyakarta. Namun, dominasi sektor ini juga cenderung membuat pertumbuhan ekonomi lebih stabil tetapi tidak secepat daerah yang sedang dalam tahap ekspansi sektor primer atau sekunder. Hal inilah yang menyebabkan laju pertumbuhan ekonomi Sleman relatif lebih rendah dibandingkan rata-rata provinsi, sehingga masuk dalam kategori maju tapi tertekan.

Panjang jalan di Kabupaten Sleman yang mencapai sekitar 734 km (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025a) menunjukkan bahwa infrastruktur konektivitas sudah relatif memadai dalam mendukung mobilitas penduduk dan aktivitas ekonomi. Infrastruktur ini sangat penting untuk menghubungkan antarwilayah dan membantu orang bepergian ke pusat-pusat kegiatan ekonomi dengan lebih mudah. Namun demikian, keberadaan infrastruktur yang baik tidak serta-merta mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, karena Sleman telah mendekati titik jenuh pembangunan (*saturation point*).

Dalam kondisi ini, penambahan infrastruktur baru cenderung memberikan manfaat marjinal yang semakin kecil terhadap peningkatan output ekonomi. Dalam konteks

interaksi wilayah, Sleman juga berperan sebagai pusat aktivitas ekonomi yang memberikan dampak *spread effect* ke wilayah sekitarnya melalui penciptaan peluang kerja dan peningkatan permintaan, namun di saat yang sama juga berpotensi menimbulkan *backwash effect* dengan menarik sumber daya unggul dari daerah lain (Amalia & Arif, 2023). Oleh karena itu, posisi Sleman di Kuadran II mencerminkan daerah yang telah mapan secara ekonomi, tetapi menghadapi tantangan struktural dalam menjaga dinamika pertumbuhan.

Kabupaten Kulon Progo

Kabupaten Kulon Progo masuk dalam Kuadran III yaitu wilayah berkembang pesat meskipun berada pada tingkat kesejahteraan yang rendah. Kondisi tersebut dapat dilihat dari beberapa indikator yaitu PDRB per kapita dengan nilai Rp. 40,069 (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025c) yang merupakan PDRB terendah di Provinsi DIY, tingkat kemiskinan tertinggi dengan nilai 14,53%, serta infrastruktur berupa panjang jalan yang hanya 668 km.

Masuknya Kulon Progo ke dalam Kuadran III menunjukkan bahwa daerah ini memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang relatif lebih tinggi dibandingkan rata-rata wilayah lain, meskipun masih tertinggal dari segi pendapatan dan kesejahteraan. Dari sisi investasi, Kabupaten Kulon Progo mencatat realisasi sebesar Rp527.160.044.629,00 pada tahun 2025 (Jogjainvest, 2026). Nilai ini masih relatif kecil dibandingkan

Sleman dan Kota Yogyakarta, namun menunjukkan adanya peningkatan aktivitas ekonomi, terutama setelah beroperasinya Bandara Internasional Yogyakarta yang memberikan dampak yang positif bagi pemerintah .

Pemerintah Provinsi DIY dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo serta masyarakat di desa-desa (Susanto, 2020). Adanya infrastruktur strategis ini menjadi pemicu dalam meningkatkan arus investasi, mobilitas barang dan jasa, serta pertumbuhan sektor tersier seperti perdagangan, transportasi, dan pariwisata. Meskipun investasi di Kabupaten Kulon Progo lebih besar dari Kabupaten Gunungkidul namun tingginya angka kemiskinan menunjukkan bahwa manfaat pertumbuhan belum merata di seluruh lapisan masyarakat (Santoso et al., 2022).

Hal ini disebabkan oleh masih dominannya sektor ekonomi tradisional dengan produktivitas rendah, serta terbatasnya kemampuan tenaga kerja lokal untuk terserap dalam sektor modern yang berkembang di sekitar kawasan bandara. Selain itu, kondisi infrastruktur yang belum optimal, baik dari segi kualitas maupun konektivitas, turut menghambat penyebaran manfaat ekonomi ke wilayah-wilayah yang lebih terpencil.

Kabupaten Gunungkidul

Kabupaten Gunungkidul yang masuk dalam Kuadran III Tipologi Klassen yaitu, wilayah berkembang pesat menunjukkan dinamika pembangunan yang mirip dengan daerah tertinggal yang sedang

mengalami percepatan pertumbuhan. Meskipun memiliki PDRB per kapita relatif rendah sebesar Rp. 38,330 (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025c) dan tingkat kemiskinan yang masih tinggi sebesar 14,15%, wilayah ini mampu mencatatkan laju pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dibanding rata-rata, sehingga dikategorikan sebagai daerah yang sedang berkembang pesat. Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di Gunungkidul tidak selalu sejalan dengan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Rendahnya PDRB per kapita mengindikasikan bahwa struktur ekonomi daerah masih didominasi oleh sektor-sektor dengan produktivitas rendah, seperti pertanian tradisional dan kegiatan ekonomi berbasis sumber daya alam. Pada tahun 2025, Kabupaten Gunungkidul mencatat nilai investasi terendah di Provinsi DIY yaitu sebesar Rp157.247.320.860 (Jogjainvest, 2026). Rendahnya investasi ini mencerminkan masih terbatasnya daya tarik ekonomi wilayah, baik dari sisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, maupun diversifikasi sektor ekonomi.

Sementara itu, tingginya tingkat kemiskinan mencerminkan bahwa hasil pertumbuhan ekonomi belum terdistribusi secara merata, sehingga sebagian besar masyarakat belum merasakan dampak langsung dari peningkatan aktivitas ekonomi. Panjang jalan di Kabupaten Gunungkidul mencapai 1.086 km (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025a) menunjukkan bahwa secara kuantitas infrastruktur di Gunungkidul relatif

lebih baik dibanding beberapa daerah lain. Infrastruktur ini menjadi faktor penting dalam membuka aksesibilitas wilayah, terutama untuk mendukung perkembangan sektor pariwisata yang menjadi salah satu penggerak utama ekonomi daerah. Kawasan wisata seperti Pantai Indrayanti dan Goa Pindul telah menarik arus wisatawan yang cukup besar, sehingga mendorong pertumbuhan sektor jasa, perdagangan, dan UMKM lokal. Pertumbuhan ekonomi yang didorong oleh sektor pariwisata tersebut masih menghadapi berbagai keterbatasan. Aktivitas ekonomi cenderung bersifat musiman dan terkonsentrasi di titik-titik tertentu, sehingga belum mampu menciptakan pemerataan pendapatan secara luas. Selain itu, keterbatasan kualitas sumber daya manusia dan masih rendahnya diversifikasi ekonomi menyebabkan masyarakat belum sepenuhnya mampu memanfaatkan peluang yang ada secara optimal.

Kabupaten Bantul

Kabupaten Bantul termasuk dalam kuadran IV yang menunjukkan kategori daerah relatif tertinggal, meskipun memiliki beberapa indikator yang tampak cukup kuat. Hal ini terlihat dari nilai PDRB per kapita sebesar Rp. 38,187 (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025c) yang menempati urutan ketiga di Provinsi DIY, namun dilihat dari sisi tingkat kemiskinan juga masih tergolong tinggi yaitu sebesar 11,15% (peringkat ketiga tertinggi), serta panjang jalan mencapai 1.211 km (BPS Provinsi Yogyakarta, 2025a) yang merupakan yang terpanjang di Provinsi DIY.

Kondisi ini mengindikasikan adanya ketidakseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan di Kabupaten Bantul.

Secara struktural, perekonomian Bantul masih didominasi oleh sektor primer dan sekunder seperti pertanian, industri kecil, dan kerajinan, yang cenderung memiliki produktivitas dan nilai tambah lebih rendah dibandingkan sektor jasa di wilayah perkotaan seperti Kota Yogyakarta. Akibatnya, meskipun aktivitas ekonomi cukup berkembang, peningkatan pendapatan masyarakat tidak merata dan masih banyak penduduk yang berada pada kategori rentan atau miskin. Tingginya tingkat kemiskinan juga menunjukkan bahwa hasil pertumbuhan ekonomi belum sepenuhnya terdistribusi secara inklusif.

Ditinjau dari sisi investasi, Kabupaten Bantul mencatat realisasi sebesar Rp754.866.711.055,00 pada tahun 2025 (Jogjainvest, 2026). Nilai ini menunjukkan bahwa Bantul memiliki aktivitas investasi yang cukup berkembang, namun belum mampu mendorong pemerataan kesejahteraan secara optimal. Kabupaten Bantul dengan panjang jalan yang terpanjang di Provinsi DIY tidak serta-merta mencerminkan efisiensi ekonomi, melainkan lebih disebabkan oleh luas wilayah dan karakteristik geografis Bantul yang mencakup kawasan pedesaan hingga pesisir, sehingga membutuhkan jaringan infrastruktur yang lebih panjang untuk menghubungkan antar wilayah.

Infrastruktur jalan yang luas ini belum sepenuhnya mampu mendorong akselerasi pertumbuhan ekonomi secara optimal, yang mengindikasikan adanya permasalahan dalam kualitas infrastruktur, konektivitas ekonomi, atau belum optimalnya integrasi dengan pusat pertumbuhan. Posisi Bantul di kuadran IV dapat dijelaskan oleh adanya fenomena “*growth without equity*”, yaitu pertumbuhan ekonomi yang terjadi belum mampu menurunkan kemiskinan secara signifikan, serta belum diiringi dengan transformasi struktural menuju sektor-sektor dengan produktivitas tinggi.

Hal ini menunjukkan bahwa tantangan utama pembangunan di Kabupaten Bantul bukan hanya meningkatkan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga memperkuat kualitas pertumbuhan agar lebih inklusif dan merata di seluruh wilayah.

Strategi perencanaan pembangunan untuk mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Berikut ini merupakan Hasil analisis SWOT Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta :

Tabel 1. Hasil SWOT Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

	Strengths (S)	Weaknesses (W)
	1. Pusat pertumbuhan ekonomi dengan PDRB per kapita tinggi, kemiskinan rendah, dan dominasi sektor jasa, pendidikan, serta pariwisata di Kota Yogyakarta 2. Wilayah dengan pertumbuhan ekonomi dan investasi tinggi, didukung aktivitas pendidikan, properti, dan ekonomi kreatif di Kabupaten Sleman 3. Memiliki infrastruktur relatif baik dan potensi sektor industri kecil serta kerajinan di Kabupaten Bantul 4. Memiliki potensi sumber daya lokal (pariwisata alam, pertanian, dan UMKM) yang belum optimal Kabupaten Gunungkidul dan Kabupaten Kulon Progo 5. Provinsi DIY memiliki basis ekonomi jasa dan pariwisata yang kuat sebagai penggerak utama regional	1. Konsentrasi aktivitas ekonomi di Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman 2. Memiliki PDRB rendah, kemiskinan tinggi, dan aktivitas ekonomi terbatas, seperti di Kabupaten Gunungkidul dan Kabupaten Kulon Progo 3. Pertumbuhan ekonomi relatif lambat meskipun didukung infrastruktur pada Kabupaten Bantul 4. Infrastruktur (panjang jalan) belum sepenuhnya berdampak pada peningkatan kesejahteraan (ineffective linkage) 5. Distribusi investasi tidak merata antar wilayah
Opportunities (O)	Strategi S-O	Strategi W-O
1. Kebijakan pemerintah provinsi dalam pemerataan pembangunan wilayah (RPJMD) 2. Potensi integrasi ekonomi antar	(memanfaatkan kekuatan wilayah untuk pemerataan antar wilayah) 1. Pemerintah provinsi memfasilitasi <i>linkage</i> usaha antara Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman dengan Kabupaten Bantul, Kabupaten	(menutup gap wilayah tertinggal dengan intervensi produktivitas, bukan sekedar fisik) 1. Peningkatan produktivitas di Kabupaten Gunungkidul dan Kabupaten Kulon Progo melalui pelatihan berbasis sektor unggulan

wilayah DIY berbasis konektivitas dan rantai nilai 3. Peluang pengembangan sektor pariwisata terintegrasi lintas kabupaten 4. Peningkatan investasi yang dapat diarahkan ke wilayah tertinggal 5. Tren pengembangan ekonomi lokal (UMKM, ekonomi kreatif, desa wisata)	Kulon Progo, dan Kabupaten Gunungkidul melalui kontrak pasok, <i>outsourcing</i> produksi, dan integrasi UMKM dalam rantai nilai pariwisata/jasa. 2. Pengembangan koridor nilai tambah lintas kabupaten. Bukan sekadar jalan, tetapi koridor yang mengikat produksi, logistik, pasar (misal: kluster pariwisata terpadu selatan, kluster ekonomi kreatif berbasis kampus). 3. Insentif fiskal/perizinan bagi unit usaha tertentu di wilayah inti agar membuka cabang produksi/jasa di wilayah non-inti (target sektor yang menyerap tenaga kerja lokal).	lokal, <i>business matching</i> , dan inkubasi UMKM agar naik kelas (akses pasar wilayah inti). 2. Arahkan investasi provinsi ke sektor yang menaikkan pendapatan lokal (agro-processing, pariwisata komunitas, manufaktur ringan), bukan hanya proyek padat modal. 3. Setiap pembangunan/peningkatan jalan disertai <i>node</i> ekonomi sentra distribusi, logistik hub kecil agar langsung berdampak ke PDRB daerah.
Threats (T)	Strategi S-T	Strategi W-T
1. Aglomerasi ekonomi berlebihan di wilayah seperti Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman 2. Efek <i>backwash</i> (penarikan sumber daya ke pusat) yang memperlemah wilayah tertinggal 3. Ketimpangan distribusi investasi antar wilayah 4. Urbanisasi yang meningkatkan tekanan pada wilayah perkotaan 5. Ketergantungan ekonomi pada sektor tertentu (pariwisata)	(menggunakan kekuatan untuk mengendalikan risiko ketimpangan) 1. Kebijakan untuk mengendalikan konsentrasi aktivitas baru di Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman melalui pengaturan lokasi usaha tertentu dan mendorongnya ke wilayah alternatif. 2. Memposisikan Kabupaten Bantul dan Kabupaten Kulon Progo sebagai pusat pertumbuhan sekunder dengan paket insentif terpadu (lahan, izin cepat, utilitas). 3. Diversifikasi struktur ekonomi regional dengan mengurangi ketergantungan pada pariwisata dengan memperkuat sektor manufaktur ringan, agroindustri, dan ekonomi kreatif berbasis lokal di luar wilayah inti.	(intervensi langsung pada ketertinggalan struktural dan resiko pelebaran ketimpangan) 1. Program kebijakan spesifik wilayah untuk Kabupaten Gunungkidul dan Kabupaten Kulon Progo, seperti subsidi produktif (alat/teknologi), <i>market access</i> , dan jaminan pembelian (<i>off-taker</i>) bagi produk lokal. 2. Program pengentasan kemiskinan dikaitkan langsung dengan penciptaan usaha/pekerjaan (padat karya produktif, <i>skill upgrading</i> yang terhubung ke pasar). 3. Pemerataan investasi berbasis kinerja wilayah dengan skema insentif provinsi untuk investor yang masuk ke wilayah tertinggal (berbasis output: penyerapan tenaga kerja, kenaikan pendapatan lokal), serta disinsentif untuk konsentrasi berlebih di wilayah inti.

Berdasarkan hasil analisis SWOT pada tabel, terlihat bahwa Provinsi DIY memiliki kekuatan pada pertumbuhan ekonomi berbasis pendidikan, jasa, dan pariwisata, namun menghadapi kelemahan berupa konsentrasi ekonomi di wilayah inti (Kota Yogyakarta dan Sleman), keterbatasan infrastruktur di wilayah pinggiran, serta ketimpangan distribusi investasi. Di sisi lain,

peluang muncul dari pengembangan kawasan perdesaan dan integrasi antarwilayah, sementara ancaman berupa aglomerasi ekonomi yang memperlebar kesenjangan wilayah dan ketergantungan pada sektor tertentu. Dengan mengacu pada kondisi tersebut serta didukung oleh literatur akademik terkini, kebijakan pembangunan Provinsi DIY perlu diarahkan pada pendekatan

pembangunan inklusif berbasis kewilayahan dan penguatan konektivitas ekonomi.

Kebijakan utama yang relevan adalah penguatan pembangunan berbasis pemerataan wilayah (*spatial inclusive development*), yaitu dengan mendorong investasi dan aktivitas ekonomi ke wilayah pinggiran seperti Gunungkidul, Kulon Progo, dan Bantul melalui pembangunan infrastruktur dasar dan konektivitas antarwilayah. Hal ini sejalan dengan temuan bahwa ketimpangan pembangunan di DIY sangat dipengaruhi oleh distribusi infrastruktur dan aksesibilitas, yang berimplikasi langsung terhadap tingkat kemiskinan dan disparitas ekonomi antarwilayah (Ratnadewati et al., 2024). Kebijakan seperti pembangunan jalan penghubung, kawasan ekonomi baru berbasis potensi lokal, serta integrasi pusat-pinggiran menjadi strategi kunci untuk mengatasi kelemahan dan ancaman yang teridentifikasi dalam SWOT.

Kebijakan diversifikasi ekonomi berbasis potensi lokal juga menjadi prioritas penting. Analisis SWOT menunjukkan bahwa wilayah selatan DIY memiliki potensi sumber daya alam dan UMKM yang belum optimal. Literatur empiris menunjukkan bahwa sektor-sektor seperti pertanian, industri pengolahan, dan jasa kreatif memiliki potensi besar dalam struktur ekonomi DIY dan perlu dikembangkan secara lebih merata untuk meningkatkan daya saing regional (Rosyidah, 2022). Kebijakan pemerintah daerah dapat difokuskan pada pengembangan klaster ekonomi lokal (misalnya desa wisata, industri

kreatif, dan agroindustri), yang tidak hanya meningkatkan pertumbuhan tetapi juga memperluas kesempatan kerja di wilayah tertinggal.

Penguatan kapasitas fiskal dan tata kelola daerah juga menjadi aspek penting. Kebijakan perlu diarahkan pada optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia, penguatan sektor unggulan, serta inovasi pembiayaan pembangunan. Hal ini juga sejalan dengan temuan bahwa indikator pembangunan manusia memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja ekonomi daerah (Jasmine, 2024), sehingga investasi pada pendidikan, kesehatan, dan kualitas SDM menjadi bagian integral dari strategi pembangunan.

Dari perspektif tata kelola, reformasi perencanaan pembangunan berbasis data dan partisipasi perlu diperkuat. Studi tentang perencanaan pembangunan di DIY menunjukkan bahwa masih terdapat kendala dalam kapasitas pemerintah daerah dan implementasi prinsip *good governance* (Keban, 2019). Kebijakan yang mendorong integrasi sistem informasi pembangunan (seperti SIPD), perencanaan partisipatif, serta sinkronisasi antara pendekatan teknokratis dan kebutuhan masyarakat menjadi sangat penting untuk memastikan efektivitas kebijakan pembangunan.

Berdasarkan integrasi analisis SWOT dan literatur empiris, kebijakan pembangunan Provinsi DIY dapat dirumuskan dalam tiga arah utama: (1) pemerataan pembangunan melalui konektivitas wilayah dan pengembangan kawasan pinggiran, (2)

diversifikasi ekonomi berbasis potensi lokal dan penguatan sektor unggulan non-aglomerasi, serta (3) peningkatan kapasitas fiskal dan tata kelola pembangunan yang inklusif dan berbasis data. Pendekatan ini tidak hanya konsisten dengan kondisi empiris DIY, tetapi juga sejalan dengan paradigma pembangunan inklusif yang menekankan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, ketimpangan pembangunan wilayah di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta masih tergolong signifikan dan ditandai oleh adanya konsentrasi pertumbuhan ekonomi di Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman sebagai wilayah inti. Sementara itu, Kabupaten Gunungkidul, Kulon Progo, dan Bantul menunjukkan kondisi yang relatif tertinggal atau belum berkembang secara optimal, baik dari sisi PDRB per kapita, tingkat kemiskinan, maupun distribusi investasi.

Hasil analisis Tipologi Klassen menunjukkan adanya perbedaan karakteristik pembangunan antar wilayah yang memperkuat fenomena ketimpangan spasial. Ketimpangan ini sejalan dengan teori kausalitas kumulatif Myrdal, di mana *backwash effect* cenderung lebih dominan dibandingkan *spread effect*, sehingga wilayah maju semakin berkembang sementara wilayah tertinggal sulit mengejar ketertinggalannya. Faktor utama penyebab ketimpangan meliputi

konsentrasi aktivitas ekonomi, distribusi investasi yang tidak merata, serta belum optimalnya keterkaitan antarwilayah.

Strategi perencanaan pembangunan yang tepat untuk mengatasi ketimpangan tersebut adalah melalui penguatan pembangunan berbasis pemerataan wilayah, diversifikasi ekonomi berbasis ekonomi lokal, dan penguatan kapasitas fiskal dan tata kelola daerah. Dengan pendekatan tersebut, diharapkan pembangunan di DIY tidak hanya berfokus pada pertumbuhan ekonomi semata, tetapi juga mampu menciptakan pemerataan kesejahteraan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Saran

Pemerintah Provinsi DIY perlu mendorong pengembangan pusat-pusat pertumbuhan baru (*growth center*) di wilayah selatan melalui penguatan sektor agroindustri, ekonomi kreatif, pariwisata berbasis masyarakat, dan UMKM lokal. Pembangunan infrastruktur sebaiknya tidak hanya berorientasi pada penambahan fisik jalan, tetapi juga harus diintegrasikan dengan pengembangan aktivitas ekonomi yang mampu meningkatkan produktivitas dan pendapatan masyarakat setempat sehingga manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih merata.

Dalam rangka mengurangi dominasi efek *backwash* sebagaimana dijelaskan dalam Teori Kausalitas Kumulatif Myrdal, diperlukan kebijakan yang mampu memperkuat *spread effect* melalui peningkatan

keterkaitan ekonomi antarwilayah, integrasi rantai nilai produksi, serta penyebaran investasi ke daerah yang relatif tertinggal. Dengan demikian, pertumbuhan ekonomi yang terjadi di wilayah maju dapat memberikan manfaat yang lebih besar bagi wilayah sekitarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, H. N., & Arif, M. (2023). *Spillover Effect Analysis of Economic Growth Between Regencies in the Pati Residency, Central Java, 1993-2023*. 2636–2651.
- Arindi, S. R., Wijimulawiani, B. S., & Fadlli, M. D. (2025). Peran Infrastruktur Konstruksi Terhadap Ekonomi NTB Dengan Pendekatan Input - Output. *Jurnal Ekuilnomi*, 7(1), 85–93.
<https://doi.org/10.36985/qz05cd05>
- BPS Provinsi Yogyakarta. (2025a). *Panjang Jalan1 Menurut Kabupaten/Kota dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Provinsi DI Yogyakarta (km)*.
<https://yogyakarta.bps.go.id/id/statistics-table/3/U0VOeFZEZFNiVnByUkdGMlNrOTFVVGRHY1ZkVGR6MDkjMw==/length-of-roads-by-regency-municipality-and-level-of-government-authority-in-di-yogyakarta-province--km---2023.html?year=2025>
- BPS Provinsi Yogyakarta. (2025b). *Persentase Penduduk Miskin menurut Kabupaten/Kota (Persen)*.
<https://yogyakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTQyIzI=/persentase-penduduk-miskin-menurut-kabupaten-kota.html>
- BPS Provinsi Yogyakarta. (2025c). *Produk Domestik Regional Bruto per Kapita Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DI Yogyakarta (ribu rupiah)*, 2025.
<https://yogyakarta.bps.go.id/id/statistics-table/3/YWtoQIRVZzNiMU5qU1VOSIRFeFZiRTR4VDJOTVUUMDkjMw==/produk-domestik-regional-bruto-per-kapita-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-di-yogyakarta-ribu-rupiah---2023.html>
- Jasmine, I. C. M. (2024). Analisis pengaruh kepadatan penduduk, laju pertumbuhan ekonomi, dan indeks pembangunan manusia terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi DIY tahun 2013-2022. *Jurnal Ekonomi Regional*, 16(1), 49–58.
<https://doi.org/10.31315/jer.v16i1.13064>
- Jogjainvest. (2026). *Laporan Realisasi Investasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025*.
<https://jogjainvest.jogjaprovo.go.id/page/ed72ba70-a16e-40c5-9b38-8c87688eb31f>
- Keban, Y. T. (2019). The Complexities of Regional Development Planning Reform: The Indonesian Case. *Policy & Governance Review*, 3(1), 12.
<https://doi.org/10.30589/pgr.v3i1.124>

- Lundahl, M. (2021). *The Dynamics of Poverty: Circular, Cumulative Causation, Value Judgments, Institutions and Social Engineering in the World of Gunnar Myrdal* (1st. ed). Springer International Publishing.
<https://doi.org/10.1007/978-3-030-73347-6>
- Myrdal, G. (1957). *Economic Theory and Under-developed Regions*. G. Duckworth.
- Perkim.id. (2024). *Profil PKP Kabupaten/Kota*.
<https://perkim.id/en/profil-pkp/profil-kabupaten-kota/pkp-sleman/>
- Ratnadewati, A., Samudro, B. R., Widiastuti, N., & Popoola, O. M. J. (2024). Uneven Development Principles in Geo-Map Perspective: How Does Infrastructure Play a Role in Crushing the Poverty in the Special Region of Yogyakarta? *Jurnal Ekonomi Pembangunan: Kajian Masalah Ekonomi Dan Pembangunan*, 25(1), 135–152.
<https://doi.org/10.23917/jep.v25i1.23641>
- Rosyidah, S. iffah. (2022). Analisis Potensi Sektor Ekonomi Pada Kabupaten Dan Kota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ekonomi*, 27(3), 296–316.
<https://doi.org/10.24912/je.v27i3.1111>
- RPJPD Kota Yogyakarta. (2024). *Rancangan RPJPD Kota Yogyakarta Tahun 2025-2045*.
<https://share.google/rPio3RuYfMpNLUWlm>
- Santoso, E., Sahadati, M., Jumiaty, A., Hadi Priyono, T., Estiyani, N., & Purtomo Somaji, R. (2022). Determinants of Regional Development Disparities in the Java Economic Corridor. *Jae (Jurnal Akuntansi Dan Ekonomi)*, 7(3), 163–171.
<https://doi.org/10.29407/jae.v7i3.18926>
- Sugiastuti, R. H., & Pratama, M. R. (2022). Kesenjangan Ekonomi Antar Wilayah di Indonesia. *Administrasi Bisnis*, vol.16(issu1), 79–90.
- Sulistya, I. E. (2025). Penentuan Pusat Pertumbuhan Ekonomi dan Analisis Interaksi Spasial Antarwilayah Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Dinamika Ekonomi Pembangunan*, 8(1), 63–78.
<https://doi.org/10.33005/jdep.v8i1.712>
- Susanto, H. (2020). Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulonprogo. *Majalah Ilmiah Bijak*, 17(1), 1–9.
<https://doi.org/10.31334/bijak.v17i1.820>
- Westlund, H. (2020). *Gunnar Myrdal (1898–1987): Cumulative Causation Theory Applied to Regions* (pp. 121–134). Springer International Publishing.
https://doi.org/10.1007/978-3-030-46157-7_8