

BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Koridor Ekonomi Indonesia sebagai sebuah prakarsa pengembangan ruang adalah pendekatan pembangunan yang digunakan Pemerintah Republik Indonesia untuk melepaskan diri dari jebakan pendapatan menengah dan mempercepat pertumbuhan ekonomi Indonesia untuk dapat menjadi salah satu kekuatan teratas ekonomi dunia mulai tahun 2025. Pendekatan ini dituangkan dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia yang diterbitkan dengan Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011.

Salah satu program pokok dalam implementasi konsep koridor adalah pembangunan infrastruktur yang hasilnya diharapkan dapat dimanfaatkan secara bersama-sama oleh pihak-pihak yang ada dalam kesepakatan koridor tersebut. Penelitian ini karenanya telah mencoba melakukan analisis terhadap model prakarsa Koridor Ekonomi Indonesia, dengan melihat pada kesesuaian infrastruktur yang dibangun dengan aspirasi yang ada dalam kerangka kerja koridor ekonomi. Beberapa hasil yang berhasil ditemukan oleh penelitian ini adalah:

- 1) Hasil pengumpulan persepsi pada 6 Koridor Ekonomi Indonesia, mengindikasikan ada 13 infrastruktur yang berpengaruh besar terhadap daya saing dan pertumbuhan koridor ekonomi. Selanjutnya, 5 di antaranya menjadi prioritas sektor transportasi dan logistik infrastruktur konektivitas, berupa (a) *backbone* transportasi yang terkoneksi baik, (b) pelabuhan dengan pelayanan

yang baik, (c) ketersediaan infrastruktur dan layanan moda transportasi alternatif beserta fasilitas transfer antar moda, dan (e) ketersediaan infrastruktur internet berkecepatan tinggi yang andal dan sistem untuk *trace and track* logistik. Untuk menunjang produksi akan dibutuhkan: (a) infrastruktur energi, (b) air baku, (c) air bersih industri, serta (d) infrastruktur pita lebar. Sedangkan untuk peningkatan kualitas kehidupan dibutuhkan: (a) infrastruktur air bersih domestik, (b) pelayanan persampahan, dan (c) ketersediaan pita lebar untuk masyarakat di luar kawasan. Selain itu, responden juga melihat kebutuhan ruang publik yang terintegrasi sebagai hal penting untuk meningkatkan daya saing koridor sebagai koridor pertumbuhan. Dari 13 infrastruktur di atas, terkonfirmasi 4 infrastruktur yang dibutuhkan di seluruh Koridor Ekonomi Indonesia untuk dapat memastikan koridor tumbuh dan berdaya saing yaitu: (a) *backbone* transportasi yang terkoneksi baik, (b) ketersediaan infrastruktur untuk moda transportasi alternatif beserta fasilitas integrasinya, (c) pelabuhan dengan pelayanan yang optimal (d) ketersediaan jaringan untuk mendukung layanan internet baik. Dari situasi ini, terlihat bahwa konsep perencanaan pemerintah yang lebih mengutamakan konektivitas diterima baik oleh masyarakat.

- 2) *Gap* antara kebutuhan infrastruktur dan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah sangat bervariasi. Koridor dengan tingkat kesesuaian tertinggi hingga terendah secara berurutan adalah: (1) Koridor Kalimantan (3 dari 5), (2) Koridor Bali-NTB-NTT (7 dari 12), (3) Koridor Jawa (8 dari 14), (4) Koridor Maluku-Papua (6 dari 13), (5) Koridor Sumatera (4 dari 11), dan (6)

Koridor Sulawesi (1 dari 4). Dari fakta di atas, tidak satu pun koridor dapat memberikan tingkat kesesuaian mencapai 80%. Ini menunjukkan bahwa perencanaan Koridor Ekonomi Indonesia cenderung bersifat *top-down* dan lebih mementingkan tujuan percepatan pertumbuhan ekonomi dibandingkan melakukan akomodasi terhadap kebutuhan infrastruktur yang langsung dibutuhkan oleh masyarakat.

- 3) Tidak satu pun dari 6 koridor yang dibentuk dalam MP3EI dapat dijadikan model koridor pertumbuhan yang ideal. Meskipun tidak ideal, ada 3 koridor ekonomi yang memiliki kesesuaian pasokan dan kebutuhan infrastruktur, yaitu Koridor Kalimantan, Koridor Jawa, dan Koridor Bali-NTB-NTT. Dari ketiga Koridor Ekonomi tersebut yang memungkinkan dijadikan model sebagai koridor pertumbuhan adalah Koridor Jawa dan Koridor Bali-NTB-NTT. Pada kedua koridor ini, infrastruktur prioritas yang diharapkan oleh masyarakat koridor yang diwakili oleh responden tampak disediakan sejalan dengan pasokan MP3EI melalui program dan implementasi KEI. Selain itu, efektifitas pasokan pada kedua koridor relatif lebih baik dengan jumlah pasokan infrastruktur yang juga relatif banyak dibandingkan 4 koridor lainnya. Dengan tingkat kesesuaian dan efektifitas pasokan infrastruktur yang baik, program koridor untuk mendorong percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi akan menjadi lebih efektif dan memberikan manfaat besar pada masyarakat di sekitar koridor sehingga dapat diharapkan koridor-koridor ini akan tumbuh secara ideal dan berkelanjutan.

7.2 Saran

Sebagai sebuah model prakarsa pengembangan ruang yang dilakukan oleh Pemerintah, maka ciri perencanaan koridor cenderung *top-down*. Proses yang *top-down* ini sering gagal menginklusikan kegiatan harian masyarakat dan kebutuhan infrastruktur wilayah yang digunakan oleh masyarakat untuk menggerakkan ekonomi koridor. Hal ini menyebabkan utilisasi infrastruktur sering tidak maksimal dan tidak dapat dikendalikan, bahkan dapat merugikan prakarsa itu sendiri. Karenanya, infrastruktur wilayah yang dapat mengakomodasi kepentingan masyarakat di sekitar koridor sangat perlu diintegrasikan dengan infrastruktur yang dibangun untuk tujuan ekonomi yang menjadi fokus koridor.

Integrasi kebutuhan wilayah dengan rencana koridor dapat dilakukan melalui beberapa strategi, yaitu melakukan revitalisasi dan penguatan terhadap wilayah perkotaan yang sudah terbangun, akan mengembangkan kawasan baru yang dilengkapi kebutuhan infrastruktur yang memadai. Kedua strategi ini membutuhkan sinergi yang selayaknya dilakukan sejak awal pengembangan konsep koridor. Ini dapat dilakukan dengan melakukan *pooling* sederhana berbasis pada indikator kinerja pertumbuhan koridor sebagaimana yang dijadikan sumber pertanyaan konfirmasi pada penelitian ini.

Model Pasokan Infrastruktur Koridor sebagaimana ditemukan pada penelitian ini masih memerlukan verifikasi yang lebih baik mengingat responden mungkin tidak memahami sepenuhnya tujuan penyediaan infrastruktur dalam kaitannya dengan penguatan daya saing nasional. Hal ini tidak memungkinkan untuk dieksplorasi lebih jauh dalam penelitian ini. Karena itu, untuk penelitian lebih

lanjut sangat disarankan untuk melakukan verifikasi terhadap tingkat kepentingan relative masing-masing layanan infrastruktur dan membobotkannya sehingga parameter yang telah digunakan dalam penelitian ini dapat dikembangkan untuk menjadi model penilaian kesiapan koridor untuk tumbuh secara maksimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank. (2008), *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies* vol.4. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank Institute. (2009), *Infrastructure for a Seamless Asia*. Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Asian Development Bank. (2012), *Transport Efficiency through Logistics Development: Policy Study*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2015), *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Banomyong, R. 2008, 'Logistics development in the Greater Mekong Subregion: a study of the North-South Economic Corridor', *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies*, vol. 4, December, pp. 43-58.
- Banomyong, R. (2010). Benchmarking Economic Corridors logistics performance: a GMS border crossing observation. *World Customs Journal*, 4(1), 29–38.
- Banomyong, R., Sopadang, A., dan Ramingwong, S. (2010). Logistics Benchmark Study of The East West Economic Corridor. *BMQR*, 1(2).
- Banomyong, Ruth, Paitoons Varadejsatiwong and Nuannalin Phanjan (2011), 'ASEAN-India connectivity: a Thai perspective', in Fukunari Kimura and So Umezaki (eds), *ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia*

Deevelopment Plan, Phase II, ERIA Research Project Report 2010-7, Jakarta, ID: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), pp. 205-42.

Chio, B, D. (2012). Gyeongbu Expressway: Political Economic Geography of Mobility and Demarcation, *Korean Social Science Review* | Vol. 2(2): 181-218.

De, P., dan Iyengar, K. (2014). *Developing Economic Corridors in South Asia*. (P. De dan K. Iyengar, Eds.), *Asian Development Bank*. Manila.

Donaubauer, J., Meyer, B. E., dan Nunnenkamp, P. (2016). A New Global Index of Infrastructure: Construction, Rankings and Applications. *World Economy*, 39(2), 236–259.

Fujimura, Manabu. 2008. Economic Integration in the Greater Mekong Subregion and Cross-Border Transport Infrastructure, *Journal of GMS Development Studies*, Vol. 4, pp. 21-41.

Hartman, Oliver 2013, Corridor Transport Observatory Guidelines. Working Paper No. 98, November 2013

Havenga, J. H. & De Bod, A. 2016. Freight corridor performance measurement system: a framework for South Africa. *Journal of Transport and Supply Chain Management*

Korea International Cooperation Agency (2004) Study on Development Aid and Cooperation for South Korea: Size, Scope and Exemplary Effects. Seongnam.

- Kunaka, C., dan Carruthers, R. (2014). Trade-and-Transport-Corridor-Management-Toolkit. *The World Bank*. Washington: The World Bank.
- Kühne, Thomas. (2004). What is a Model? Diunduh dari <https://drops.dagstuhl.de/opus/volltexte/2005/23/pdf/04101.KuehneThomas1.Paper.pdf>.
- Limâu, N. dan Venables, A. J. (2000). Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade, *The World Bank Economic Review*, Vol. 15 No. 3. pp. 451-479.
- Li, Z., Xu, H. (2016). *High-Speed Railroad and Economic Geography: Evidence from Japan*, Asian Development Bank Economics Working Paper Series No.485. Manila.
- McNeil, S., Li, Q., Oswald, M., Gallis, M., Kreh, E., Peterson, Z., Skancke, T. (2010a). *Developing an Infrastructure Index – Phase I*. Delaware University.
- Mcneil, S., Oswald, M., dan Ames, D. (2010b). A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analyses., University of Delaware.
- Moleong, Lexy J. (2012). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Mukhtar (2013). Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif. Jakarta: GP Press Group.

Northeast Corridor. (2014). *The Northeast Corridor and the American Economy*.

Diunduh dari <http://nec-commission.com/app/uploads/2018/04/NEC-American-Economy-Final.pdf>

Nogales, E. G. (2014). *Agribusiness and Food Industries Series Making economic corridors work for the agricultural sector*. FAO Publications, Rome.

Pemerintah Republik Indonesia. (2011). Peraturan Presiden No.32 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Jakarta.

Porter, M.E. (1990), Competitive Advantage of Nations. *Competitive Intelligence Review*, 1(1), 14–14

Porter, M. E. (2008). Moving to a New Global Competitiveness Index . *The Global Competitiveness Report 2008-2009*, pp. 43–63. Geneva: World Economic Forum.

Prause, G., dan Schröder, M. (2015). KPI Building Blocks for Successful Green Transport Corridor Implementation. *Transport and Telecommunication*, 16(4), 277–287.

Raballand, G., Marteau, J., Kunaka, C., kabanguka, J. dan Hartman, O. (2008). *Lesson of Corridor Performance Measurement. Sub-Saharan Africa transport Policy Program* (Discussion Paper No. 7 Regional Integration and Transport – RIT Series). <https://www.worldbank.org/afr/sstatp>

Reeg, C., (2017) Spatial Development Initiatives-Potentials, Challenges and Policy Lesson with a Specific Outlook for Inclusive Agrocorridors in Sub-Saharan

Africa, Report, Deutsches Institut für Entwicklungspolitik 97, Bonn.

Rodrigue, J.P. (2004). *Freight, Gateways and Mega-Urban Region: The Logistical Integration of the Bostwash Corridor*.

Rodrigue, J.P., Comtois, C., Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems; The Tokkaido Corridor*. Dept. of Global Studies & Geography. Hofstra University. New York.

Schiff, A., Small, J., dan Ensor, M. (2013). "Infrastructure performance indicator framework development". New Zealand: covec and Beca.
<http://www.infrastructure.govt.nz/plan/2011implementation/ipifd-mar13.pdf>

Schutte, I. (2005). *Maputo Development Corridor: Evaluation of First Phase*, Proceedings of the 24th Southern African Conference (SATC 2005), pp.623-631.

Shane, D.G. (2005). *Recombinant Urbanism: Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design and City Theory / Edition 1*, Wiley.

Srivastava, P. (2011). *Regional Corridors Development in Regional Cooperation | Asian Development Bank* (1655-5252 No. 258). Manila.

Stone, S., dan Strutt, A. (2009). *Transport infrastructure and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion* (Asian Development Bank Institute Working Paper No. 130). Tokyo.

Venables A., Anthony J., Laird, J., dan Overman, H. (2014). Transport investment and economic performance: Implications for project appraisal. *Paper commissioned by UK Department for transport.*

World Bank. 1994. *World Development Report 1994 : Infrastructure for Development.* New York: Oxford University Press.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5977>.

World Bank. 2018. *The World Bank Annual Report 2018 (English).* Washington, D.C.: World Bank Group.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/630671538158537244/The-World-Bank-Annual-Report-2018>

World Bank. 2009. *World development report 2009 : reshaping economic geography (English).* World development report Washington, D.C. : World Bank Group.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/730971468139804495/World-development-report-2009-reshaping-economic-geography>.

World Economic Forum. 2012. *The Global Competitiveness Report 2012–2013: Full Data Edition is published by the World Economic Forum within the framework of The Global Benchmarking Network.* Geneva: World Economic Forum.