

**KESESUAIAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR  
PADA PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI  
INDONESIA**

**DISERTASI**



**Oleh:**

**IGW Samsi Gunarta  
2015832003**

**Promotor:**

**Prof. Wimpy Santosa, Ph. D**

**Ko-Promotor:**

**Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D**

**PROGRAM STUDI DOKTOR ILMU TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
BANDUNG  
NOVEMBER 2020**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**KESESUAIAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PADA  
PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI INDONESIA**



**Oleh:  
IGW Samsi Gunarta  
2015832003**

**Telah Dinyatakan Lulus Studi Dari Program Doktor Teknik Sipil  
Universitas Katolik Parahyangan  
Dalam Ujian Disertasi Terbuka  
Pada Hari/Tanggal  
Sabtu, 31 Oktober 2020**

**Promotor:**

**Prof. Wimpy Santosa, Ph. D**

**Ko-Promotor :**

**Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D**

**PROGRAM STUDI DOKTOR ILMU TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
BANDUNG  
NOVEMBER 2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**KESESUAIAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PADA  
PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI INDONESIA**



Oleh:

**IGW Samsi Gunarta  
2015832003**

**Promotor merangkap penguji  
Prof. Wimpy Santosa, Ph. D**

: 

**Ko-Promotor merangkap penguji  
Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D**

: 

**Penguji  
Prof. Dr. Ing. Ir. Ahmad Munawar, M.Sc.**

: 

**Penguji  
Dr. Amelia Makmur, ST., MT.**

: 

**Penguji  
Dr. Ir. Samun Haris, MT.**

: 

**PROGRAM STUDI DOKTOR ILMU TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
BANDUNG  
NOVEMBER 2020**

## PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut:

Nama : **IGW Samsi Gunarta**  
Nomor Pokok Mahasiswa : **2015832003**  
Program Studi : **Doktor Ilmu Teknik Sipil**  
**Fakultas Teknik**  
**Universitas Katolik Parahyangan**

Menyatakan bahwa Disertasi dengan judul:

### **Kesesuaian Penyediaan Infrastruktur Pada Pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia**

Adalah benar-benar karya saya sendiri di bawah bimbingan Pembimbing, dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala risiko, akibat, dan/atau sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Dinyatakan : **di Bandung**

Tanggal : **5 November 2020**



**IGW Samsi Gunarta**

# KESESUAIAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PADA PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI INDONESIA

**IGW Samsi Gunarta (NPM: 2015832003)**  
**Promotor: Prof. Wimpy Santosa, Ph. D**  
**Ko-Promotor: Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D**  
**Program Studi Doktor Ilmu Teknik Sipil**  
**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Bandung**  
**November 2020**

## ABSTRAK

Koridor Ekonomi Indonesia adalah satu dari tiga pilar dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Prakarsa ini menerapkan konsep koridor modern, yang membagi wilayah Indonesia menjadi 6 koridor ekonomi sesuai dengan keunggulan masing-masing wilayahnya. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan apakah infrastruktur yang direncanakan dan dibangun oleh Pemerintah untuk setiap koridor ekonomi sesuai dengan harapan atau yang diinginkan oleh masyarakat yang ada di koridor ekonomi tersebut. Pada penelitian ini dilakukan survei untuk mengetahui persepsi masyarakat tentang infrastruktur yang dibutuhkan untuk pengembangan suatu koridor ekonomi. Hasil survei ini selanjutnya dibandingkan dengan rencana penyediaan infrastruktur yang telah dan akan dikembangkan. Hasil studi menunjukkan terdapat perbedaan antara infrastruktur yang direncanakan oleh Pemerintah dan yang dibutuhkan oleh masyarakat pada setiap koridor. Proporsi kesesuaian pasokan-permintaan terbaik ditempati oleh Koridor Kalimantan yang mendapatkan pasokan pemerintah berupa 3 dari 5 infrastruktur yang dibutuhkan. Posisi kedua adalah Koridor Bali-NTB-NTT dengan pasokan 7 dari 12 infrastruktur. Ketiga, Koridor Jawa, mencatatkan pasokan 8 dari 14 infrastruktur. Posisi keempat, Koridor Maluku-Papua, 6 dari 13 infrastruktur. Kelima, Koridor Sumatera, 4 dari 11 infrastruktur, dan terakhir adalah Koridor Sulawesi, dengan pasokan 1 dari 4 infrastruktur. Secara keseluruhan, terdapat infrastruktur yang sama, yang benar-benar diperlukan untuk pengembangan suatu koridor ekonomi, yaitu *Backbone* transportasi yang terkoneksi baik, ketersediaan moda transportasi alternatif beserta fasilitas integrasinya, pelabuhan dengan pelayanan yang baik, serta ketersediaan jaringan internet dengan kecepatan tinggi. Koridor yang dipilih sebagai model Pengembangan Koridor adalah Koridor Jawa yang memiliki jumlah kesesuaian infrastruktur tinggi dan memiliki seluruh infrastruktur yang sangat dibutuhkan setiap koridor. Diikuti selanjutnya oleh Koridor Bali-NTB-NTT. Dari Infrastruktur yang dipersiapkan, kedua Koridor ini berpotensi untuk tumbuh mengikuti tahapan ideal perkembangan koridor.

**Kata Kunci:** Koridor Ekonomi; infrastruktur; keterpaduan perencanaan

# **SUITABILITY OF INFRASTRUCTURE PROVISIONS IN THE DEVELOPMENT OF INDONESIAN ECONOMIC CORRIDOR**

**IGW Samsi Gunarta (NPM: 2015832003)  
Promoter: Prof. Wimpy Santosa, Ph. D  
Co-Promoter: Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D  
Civil Engineering Doctoral Study Program  
Parahyangan Catholic University  
Bandung  
November 2020**

## **ABSTRACT**

The Indonesian Economic Corridor is one of the three pillars in the Masterplan for the Acceleration and Expansion of Indonesian Economic Development (MP3EI) 2011-2025. The initiative deploys the concept of a modern corridor, which divides the territory of Indonesia into 6 economic corridors reflecting the competitive-advantage of each region. This study aims at comparing whether the infrastructure planned or built by the Government for each economic corridor is in-line with expectations or desired of those who live in the corridor. A survey was conducted to collect public perceptions about infrastructure needed to develop an economic corridor. The results are then compared to the plan and infrastructure provided for each corridor. The study shows that there are differences between the infrastructure provided by the Government and those needed by people of each corridor. Kalimantan Corridor shows the best proportion of supply-demand suitability which provided 3 out of 5 required infrastructures. The second is Bali-NTB-NTT Corridor, wherein 7 out of 12 infrastructures are supplied. Third, Java Corridor, which records 8 out of 14 infrastructures suits the need. Fourth place, Maluku-Papua Corridor, 6 out of 13 infrastructures. Fifth, the Sumatra Corridor, 4 out of 11 infrastructures, and finally the Sulawesi Corridor, with a supply of 1 out of 4 infrastructures. Overall, there are infrastructures, which are commonly needed to ensure the growth of economic corridor, namely a well-connected transportation backbone, availability of alternative transportation modes and their inter-modal facility, Ports with good services, and the availability of high-speed internet networks. The corridor chosen to be development model is Java Corridor that having largest number of infrastructure that suits and containing all common infrastructures. This, then, is followed by Bali-NTB-NTT Corridor. From the status of infrastructure suitability, both corridors potentially develop following ideal stages of corridor development.

**Keywords:** Economic Corridor; infrastructure; planning integration;

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucap syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Pengasih, penulis menyampaikan bahan Ujian Disertasi Terbuka dengan judul Kesesuaian Penyediaan Infrastruktur pada Pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia. Penelitian ini merupakan persyaratan penyelesaian program doktoral dan diharapkan dapat memberikan masukan yang berarti dalam menyusun pemrograman infrastruktur untuk koridor ekonomi dalam kerangka percepatan pertumbuhan dan penguatan daya saing Indonesia.

Model yang dihasilkan penelitian ini dikembangkan berdasarkan hasil sintesis beberapa teori pengembangan wilayah, terutama teori koridor, klaster, inkubasi wilayah dan perencanaan infrastruktur dan interpretasi terhadap hasil analisis kesenjangan antara harapan aktor koridor dengan penyediaan infrastruktur Koridor Ekonomi Indonesia. Instrumentasi dikembangkan berbasis persyaratan kinerja layanan ideal koridor dengan mempertimbangkan layanan pada sub komponen transportasi dan logistik, sub komponen penunjang produksi, sub komponen penunjang kualitas hidup, dan sub komponen pertumbuhan berkelanjutan.

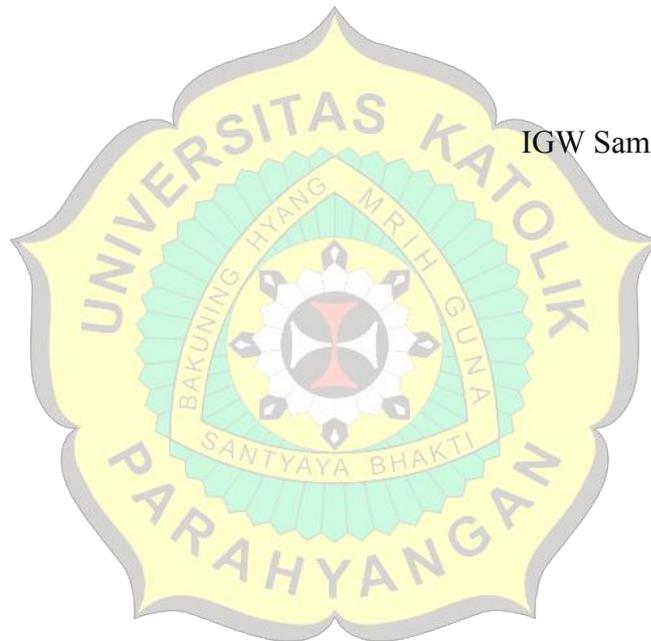
Disertasi ini masih dalam proses penyempurnaan untuk menuju pada proses final. Karena itu, kami sangat mengharapkan masukan dari promotor, ko-promotor, pada penguji untuk perbaikan. Pada kesempatan ini saya ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Promotor Bapak Prof. Wimpy Santosa, Ph. D dan Ko-Promotor Ibu Anastasia Caroline Sutandi, Ph. D atas segala upaya dan motivasi

yang diberikan kepada penulis untuk menyelesaikan disertasi ini. Demikian pula apresiasi yang tinggi saya sampaikan kepada istri dan anak-anak tersayang serta seluruh pihak yang telah memberikan dukungannya sehingga saya dapat menyelesaikan disertasi dengan baik.

Bandung, 5 November 2020

Penulis

IGW Samsi Gunarta



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISTILAH .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Kerangka Pemikiran.....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian.....	9
1.4 Manfaat Penelitian.....	9
1.5 Pembatasan Masalah.....	10
1.6 Kebaruan Penelitian.....	11
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>14</b>
2.1 Prakarsa Pengembangan Ruang sebagai Pendekatan Baru	
Pertumbuhan Ekonomi .....	14
2.1.1 Koridor Ekonomi sebagai Model Prakarsa	
Pengembangan Ruang.....	18
2.1.2 Zona Koridor dalam konteks Kewilayahan.....	22
2.2 Pembelajaran dari Beberapa Koridor Terkenal Dunia.....	24
2.2.1 Koridor Boston-Washington .....	24

2.2.2	Koridor Tokyo-Osaka.....	29
2.2.3	Sub-Koridor Mekong Raya .....	31
2.2.4	Koridor Alameda.....	33
2.3	Mengenali Pertumbuhan Koridor dan Kebutuhan Intervensinya ....	36
2.3.1	Koridor Transportasi, ciri dan kegiatan pokoknya .....	40
2.3.2	Koridor Logistik, Layanan dan Aktivasnya.....	45
2.3.3	Koridor Ekonomi.....	48
2.3.4	Koridor Pertumbuhan.....	50
2.4	Signifikansi Infrastruktur dalam Koridor Ekonomi.....	52
2.4.1	Kebutuhan Infrastruktur dan Layanan Transportasi Logistik.....	57
2.4.2	Kebutuhan Infrastruktur untuk Dukungan Produksi .....	60
2.4.3	Kebutuhan Infrastruktur Pendukung Kualitas Hidup .....	63
2.4.4	Kebutuhan Infrastruktur Untuk Pertumbuhan Berkelanjutan.....	65
2.5	Koridor Ekonomi Indonesia dan Pengembangannya.....	67
2.5.1	Koridor Ekonomi Indonesia dalam Konteks Daya Saing .....	70
2.5.2	Konsep dan Tema Koridor .....	73
2.5.3	Kesesuaian Konteks, Intervensi, dan Keberhasilan Program Pembangunan Koridor .....	76
<b>BAB 3</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>81</b>
3.1	Pendekatan Penelitian .....	81
3.2	Diagram Alir Metodologi .....	82

3.3 Pengumpulan Data.....	84
3.3.1 Responden .....	85
3.3.2 Instrumen dan Pertanyaan .....	86
3.4 Verifikasi dan Pengendalian Statistika .....	91
3.5 Penentuan Kesenjangan Kebutuhan Infrastruktur Koridor dan Penentuan Model Koridor.....	92
<b>BAB 4 PASOKAN INFRASTRUKTUR KORIDOR.....</b>	<b>98</b>
4.1 Program Prioritas dan Kegiatan Utama Koridor.....	98
4.2 Infrastruktur Koridor Sumatera .....	99
4.3 Infrastruktur Koridor Jawa.....	103
4.4 Infrastruktur Koridor Kalimantan.....	107
4.5 Infrastruktur Koridor Sulawesi.....	111
4.6 Infrastruktur Koridor Bali-NTB-NTT .....	115
4.7 Infrastruktur Koridor Maluku-Papua .....	119
<b>BAB 5 INFRASTRUKTUR YANG DIHARAPKAN .....</b>	<b>125</b>
5.1 Pelaksanaan Survei dan Atribut Responden .....	125
5.2 Hubungan Kinerja Infrastruktur Terhadap Daya Saing Koridor ...	126
5.3 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Sumatera.....	127
5.4 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Jawa.....	129
5.5 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Pada Koridor Kalimantan .....	130
5.6 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Pada Koridor Sulawesi .....	132
5.7 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Pada Koridor Bali-NTB- NTT.....	133

5.8 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Pada Koridor Maluku-Papua ...	135
<b>BAB 6 DISKUSI.....</b>	<b>137</b>
6.1 Kesesuaian Persepsi Kebutuhan dan Penyediaan Infrastruktur	
Koridor.....	137
6.1.1 Infrastruktur yang Sangat Dibutuhkan .....	138
6.1.2 Infrastruktur yang Dibutuhkan oleh Sebagian Besar	
Koridor .....	139
6.1.3 Infrastruktur yang Kurang Dibutuhkan .....	140
6.1.4 Infrastruktur yang Tidak Dibutuhkan.....	140
6.2 Koridor Sumatera.....	141
6.3 Koridor Jawa.....	143
6.4 Koridor Kalimantan.....	144
6.5 Koridor Sulawesi.....	145
6.6 Koridor Bali-NTB-NTT.....	147
6.7 Koridor Maluku-Papua .....	149
6.8 Evaluasi Model Koridor.....	152
<b>BAB 7 KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>155</b>
7.1 Kesimpulan .....	155
7.2 Saran .....	158
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>160</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>166</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	8
Gambar 2.1 Pembagian Zona Koridor berdasarkan Lingkup Wilayah.....	23
Gambar 2.2 Aktifitas Ekonomi dan Budaya Boston-Washington .....	28
Gambar 2.3 Koridor Tokaido.....	30
Gambar 2.4 Sub Koridor Mekong Raya dan Pengembangannya .....	33
Gambar 2.5 Koridor Transportasi Alameda.....	35
Gambar 2.6 Intervensi pada Tahapan Pertumbuhan Koridor.....	37
Gambar 2.7 Tahapan Perkembangan Koridor.....	38
Gambar 2.8 Komponen Koridor Transportasi dan Perdagangan Antar Kawasan	41
Gambar 2.9 Determinan Kinerja Koridor Perdagangan dan Transportasi.....	42
Gambar 2.10 Fungsi dan Persyaratan <i>Backbone</i> pada Koridor.....	43
Gambar 2.11 <i>Score Card</i> Logistik pada Level Makro.....	46
Gambar 2.12 <i>Input-Outcome</i> Indeks Kinerja Logistik.....	47
Gambar 2.13 Koridor Ekonomi Indonesia.....	68
Gambar 2.14 Konsep Hubungan Fungsional Kawasan pada Koridor Ekonomi Indonesia.....	74
Gambar 2.15 Tema Pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia .....	75
Gambar 2.16 MP3EI dalam Konteks Perencanaan Pembangunan Nasional RI ...	77
Gambar 2.17 Konsep Konektivitas Pembangunan Ekonomi Indonesia .....	79
Gambar 2.18 Arah Konektivitas Infrastruktur Koridor Ekonomi Indonesia.....	80
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian .....	83

Gambar 3.2 Model Persepsi kebutuhan Infrastruktur Terhadap Daya Saing	
Koridor .....	87
Gambar 3.3 Bagan Alir Pertanyaan Kuesioner .....	88
Gambar 3.4 Proses Seleksi Indikator Layanan Infrastruktur .....	90
Gambar 3.5 Proses Penentuan Prioritas Infrastruktur dan Model Koridor .....	95
Gambar 4.1 Rencana Infrastruktur Percepatan dan Pengembangan Ekonomi	
Koridor Sumatera.....	102
Gambar 4.2 Rencana Percepatan dan Pengembangan Ekonomi Koridor	
Jawa .....	107
Gambar 4.3 Rencana Percepatan dan Pengembangan Ekonomi Koridor	
Kalimantan.....	110
Gambar 4.4 Rencana Percepatan dan Pengembangan Ekonomi Koridor	
Sulawesi.....	115
Gambar 4.5 Rencana Percepatan dan Pengembangan Ekonomi	
Bali-NTB-NTT .....	119
Gambar 4.6 Rencana Percepatan dan Pengembangan Ekonomi	
Maluku-Papua.....	124
Gambar 6.1 Model Kesesuaian Infrastruktur Koridor Ekonomi Indonesia .....	153

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Koridor Ekonomi sebagai Model PPR.....	19
Tabel 2.2 Indikator Kinerja Koridor dari Perspektif Ekonomi Mikro, Makro, dan Pengendalian Risiko .....	40
Tabel 2.3 Parameter Ukur Kinerja Infrastruktur Menurut McNeil et al. (2010)...	56
Tabel 2.4 Kinerja Infrastruktur dan Layanan Transportasi dan Logistik.....	59
Tabel 2.5 Kebutuhan Layanan Infrastruktur Penunjang Produksi Koridor .....	62
Tabel 2.6 Kebutuhan Layanan Infrastruktur Penunjang Kualitas Hidup.....	64
Tabel 2.7 Kebutuhan Layanan Infrastruktur Kinerja Pertumbuhan.....	66
Tabel 2.8 Komponen Pembentukan Postur Konektivitas Nasional .....	78
Tabel 4.1 Program Prioritas dan Kegiatan Utama Koridor Ekonomi .....	98
Tabel 4.2 Kawasan Pengembangan Prioritas Koridor Sumatera .....	100
Tabel 4.3 Kawasan Pengembangan Prioritas Koridor Jawa .....	104
Tabel 4.4 Kawasan Pengembangan Prioritas Koridor Kalimantan.....	108
Tabel 4.5 Kawasan Utama Koridor Sulawesi .....	112
Tabel 4.6 Kawasan Utama Koridor Bali-NTB-NTT.....	116
Tabel 4.7 Kawasan Prioritas Koridor Maluku-Papua .....	120
Tabel 5.1 Persepsi Responden terhadap Pengaruh Kinerja Infrastruktur pada Daya Saing Koridor .....	126
Tabel 5.2 Kebutuhan Infrastruktur Prioritas Pada Koridor Sumatera.....	128
Tabel 5.3 Kebutuhan Infrastruktur Prioritas Pada Koridor Pulau Jawa.....	130
Tabel 5.4 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Prioritas Pada Koridor Kalimantan .....	131

Tabel 5.5 Persepsi Kebutuhan Infrastruktur Pada Koridor Sulawesi.....	133
Tabel 5.6 Kebutuhan Infrastruktur Prioritas Pada Koridor Bali-NTB-NTT .....	134
Tabel 5.7 Kebutuhan Infrastruktur Prioritas Pada Koridor Maluku-Papua .....	136
Tabel 6.1 Konfirmasi Infrastruktur Penting Pada Koridor Ekonomi Indonesia.....	138
Tabel 6.2 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Sumatra .....	142
Tabel 6.3 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Jawa .....	143
Tabel 6.4 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Kalimantan.....	145
Tabel 6.5 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Sulawesi .....	146
Tabel 6.6 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Bali-NTB-NTT .....	148
Tabel 6.7 Kesesuaian Pasokan dan Konfirmasi Kebutuhan Infrastruktur Koridor Maluku-Papua.....	150
Tabel 6.8 Analisis Kesesuaian Infrastruktur Model Koridor .....	153

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN L.1 KUESIONER.....	166
LAMPIRAN L.2 Atribut Responden dan Hasil Uji Validitas-Reliabilitas	
Kuesioner .....	176
LAMPIRAN L.3 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Sumatera.....	184
LAMPIRAN L.4 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Sumatera.....	185
LAMPIRAN L.5 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Jawa.....	186
LAMPIRAN L.6 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Jawa.....	187
LAMPIRAN L.7 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Kalimantan .....	189
LAMPIRAN L.8 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Kalimantan .....	190
LAMPIRAN L.9 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Sulawesi .....	191
LAMPIRAN L.10 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Sulawesi.....	192
LAMPIRAN L.11 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Bali-NTB-NTT .....	193

LAMPIRAN L.12 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Bali-NTB-NTT .....	194
LAMPIRAN L.13 Program perbaikan layanan Infrastruktur Transportasi dan	
Logistik pada Koridor Maluku-Papua.....	195
LAMPIRAN L.14 Kegiatan Pengembangan Infrastruktur Penunjang Produksi	
Koridor pada Koridor Ekonomi Maluku-Papua.....	197
LAMPIRAN L.15 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,	
Persepsi Masyarakat dan dokumen MP3EI Koridor	
Ekonomi Sumatera .....	199
LAMPIRAN L.16 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,	
Persepsi Masyarakat dan dokumen MP3EI Koridor	
Ekonomi Jawa .....	202
LAMPIRAN L.17 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,	
Persepsi Masyarakat dan MP3EI Koridor Ekonomi	
Kalimantan .....	206
LAMPIRAN L.18 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,	
Persepsi Masyarakat dan Dokumen MP3EI Koridor	
Ekonomi Sulawesi.....	210
LAMPIRAN L.19 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,	
Persepsi Masyarakat dan Dokumen MP3EI Koridor	
Ekonomi Bali-NTB-NTT .....	213

LAMPIRAN L.20 Perbandingan Kebutuhan Infrastruktur Menurut Literatur,  
Persepsi Masyarakat dan MP3EI Koridor Ekonomi  
Maluku-Papua ..... 216



## DAFTAR ISTILAH

KAPET	Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu
KEI	Koridor Ekonomi Indonesia
KEK	Kawasan Ekonomi Khusus
KPBU	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
KPPN	Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional
MP3EI	Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
PMA	Penanaman Modal Asing
PMDN	Penanaman Modal Dalam Negeri
PPR	Prakarsa Pengembangan Ruang
TIK	Teknologi Informasi dan Komunikasi
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
WPS	Wilayah Pengembangan Strategis
<i>Backbone</i>	Infrastruktur utama yang menghubungkan antara kawasan produksi dengan pintu masuk
<i>Backward linking</i>	kegiatan sektor unggulan yang membutuhkan sektor lain untuk kelancaran kegiatannya
<i>Backwash Effect</i>	kurang maju dan kurang mampunya daerah-daerah miskin untuk membangun dengan cepat
<i>Breakwater</i>	bagunan yang digunakan untuk melindungi daerah perairan pelabuhan dari gangguan gelombang
<i>Forward linking</i>	kegiatan dimana sektor unggulan tersebut mampu mendorong sektor lain supaya lebih berkembang
<i>Gap Analysis</i>	metode pengukuran untuk mengetahui kesenjangan (gap) antara kinerja suatu variabel dengan harapan konsumen terhadap variabel tersebut
<i>Gateway</i>	pintu masuk dapat berupa pelabuhan atau bandara yang menjadi titik masuk atau keluarnya orang atau barang pada suatu koridor
<i>Growth pole theory</i>	suatu konsentrasi industri atau kegiatan ekonomi pada suatu tempat tertentu yang kesemuanya saling berkaitan melalui hubungan input-output dengan industri utama (leading and propulsive industry).

Klaster	sekumpulan perusahaan dan lembaga-lembaga terkait di bidang tertentu yang berdekatan secara geografis dan saling terkait karena “kebersamaan ( <i>commonalities</i> ) dan komplementaritas
Koridor Ekonomi	koridor yang telah mampu memfasilitasi investasi dan membangkitkan aktivitas ekonomi antar kutub-kutub yang dihubungkan oleh infrastruktur utama ( <i>Backbone</i> ).
Koridor Logistik	koridor yang telah mengharmonisasikan kerangka kerja institusi logistik untuk memfasilitasi pergerakan barang secara efisien. Logistik, sebagaimana didefinisikan oleh banyak peneliti adalah proses yang mengintegrasikan proses pengadaan, transportasi, manajemen persediaan (suku cadang dan barang jadi) dan aktivitas pergudangan dari pengirim awal hingga memenuhi persyaratan pelanggan
Koridor Pertumbuhan	koridor yang dikembangkan sebagai prakarsa pengembangan ruang yang selain memiliki interaksi investasi ekonomi, produksi, dan logistik, juga terintegrasi baik dengan infrastruktur dan layanan non-ekonomi
Koridor Transportasi	koridor yang menghubungkan kawasan-kawasan pada suatu wilayah secara fisik
<i>Neighbourhood effect</i>	lingkungan yang memiliki efek langsung atau tidak langsung pada perilaku individu
Penunjang kualitas Hidup	infrastruktur yang berkaitan dengan pelayanan permukiman, sarana dan prasarana dasar permukiman untuk dapat menyiapkan sumber daya bagi beroperasinya mesin-mesin produksi pada koridor
Pita Lebar	jangkauan frekuensi yang luas yang digunakan untuk mengirim dan menerima data
Simpul transportasi	tempat yang diperuntukkan bagi perpindahan antar moda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara
<i>Spread Effect</i>	penyebaran efek atau pengaruh dari suatu pusat pertumbuhan ke daerah di sekitarnya
Transportasi antar moda	transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan

*Trickle down effect*

dampak positif dari kemajuan pembangunan dari pusat pembangunan

*Value Chain*

rangkaian kegiatan yang dilakukan suatu perusahaan untuk menghasilkan produk atau jasa wilayah secara fisik



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Persoalan fundamental dalam pengembangan wilayah adalah kecenderungan pertumbuhan yang tidak seimbang, antar satu wilayah dengan wilayah lainnya dan terjadinya persaingan antar wilayah yang tidak sehat. Disparitas antar wilayah akan mendorong munculnya kesenjangan produktivitas, pendapatan, dan standar kualitas kehidupan yang semakin lama semakin buruk. Situasi ini tidak saja terjadi pada skala lokal, namun terjadi juga pada skala nasional dan global. Bank Dunia (2009) menyebutkan bahwa kecenderungan penguatan internal yang terjadi pada pusat pertumbuhan dapat mencegah *spread effect* menuju daerah dengan produktifitas dan pendapatan yang lebih rendah. Bahkan situasi ini mendorong terjadinya *backwash effect* yang menyebabkan pendapatan, produktivitas, dan bahkan populasi pada daerah-daerah yang lebih lemah mengalir menuju daerah dengan tingkat ekonomi yang lebih kuat. Selain karena tarikan dari pusat kegiatan wilayah yang lebih kuat, pengembangan wilayah umumnya terkendala oleh luasnya wilayah yang harus dibangun dan kecenderungan munculnya persaingan antar wilayah pendukung maupun antar wilayah pendukung dengan pusat pertumbuhan yang sudah terlanjur kuat. Karenanya, tanpa intervensi khusus, kesenjangan pertumbuhan akan selalu terjadi, bahkan semakin menguat dari waktu ke waktu.

Koridor pertumbuhan ditawarkan sebagai pendekatan yang lebih rasional dalam melakukan investasi pembangunan. Pendekatan ini diharapkan mendorong terjadinya percepatan pertumbuhan ekonomi secara lebih baik dan memaksimalkan infrastruktur yang telah dibangun untuk dimanfaatkan bersama oleh beberapa wilayah yang ikut dalam prakarsa ini. Intervensi pada wilayah sepanjang koridor akan menjadikan fokus pembangunan lebih terkonsentrasi dengan mengembangkan daya saing wilayah melalui strategi regionalisasi dan spesialisasi. Nogales (2014) memandang konsep ini sebagai upaya mengatasi kecenderungan alami hubungan antar wilayah, termasuk mengatasi persaingan yang tidak sehat, dengan mengintervensi sebaran pelayanan dan mengembangkan sinergi antar wilayah berbasis keunggulan komparatif yang dimilikinya. Tumbuhnya keunggulan komparatif atau spesialisasi akan menjadi nilai tawar wilayah tersebut untuk berperan dalam menumbuhkan daya saing koridor sebagaimana disampaikan oleh Porter (1990).

Koridor pertumbuhan merupakan sebuah pendekatan pembangunan yang bertujuan untuk memastikan efektivitas investasi dan penyusunan prioritas pembangunan lebih fokus untuk mendorong tumbuhnya ekonomi wilayah secara efisien dan berkelanjutan. Pertimbangan pembentukan suatu koridor adalah adanya kebutuhan untuk membangun konektivitas infrastruktur agar dapat memfasilitasi pergerakan lalu lintas barang secara efisien, dan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan daya saing ekspor, penurunan biaya impor, dan pembentukan kluster ekonomi yang diharapkan dapat menjalankan sinergi antar spesialisasi

Kunaka dan Carruthers (2014). Hal ini akan menjadi mesin-mesin pertumbuhan yang dapat diandalkan dalam mengembangkan daya saing nasional.

Pengembangan koridor adalah upaya ekstra di luar rencana tahunan normal (*business as usual*) yang dilaksanakan Pemerintah dan pemerintah daerah yang disebut sebagai upaya percepatan pertumbuhan ekonomi. Pendekatan ini berbasis pada ketersediaan sistem konektivitas yang kuat berbasis *backbone* dengan target meningkatkan volume perdagangan dan menurunkan biaya transportasi. Limau dan Venables (2000) menyatakan bahwa Infrastruktur dan sistem logistik nasional dapat mempengaruhi biaya transportasi dengan elastisitas perdagangan dan biaya transportasi sebesar -2 dan -3,51. Hal ini berarti 10% pengurangan biaya transportasi diharapkan dapat menghasilkan 20%-35% peningkatan volume perdagangan. Karenanya konektivitas dianggap sebagai determinan terhadap biaya transportasi, sehingga kebutuhan perbaikan konektivitas dianggap menjadi faktor utama pada koridor ekonomi.

Dari berbagai pengalaman praktis, perkembangan koridor terjadi secara bertahap, dimulai dari koridor transportasi yang berkembang menjadi koridor multimoda, kemudian berkembang lagi menjadi koridor logistik, hingga selanjutnya tumbuh menjadi koridor ekonomi (Banomyong 2008; Banomyong et al., 2011). Perkembangan ini membutuhkan intervensi yang bersesuaian dengan kondisi koridor, dan perlu dilakukan secara sistematis, sehingga didapatkan manfaat yang terkelola dengan baik. Ketika koridor ekonomi sudah terbentuk, kluster produksi dengan daya saing yang lebih kuat akan bertumbuh dengan kualitas hidup masyarakat yang lebih baik yang didukung oleh urbanisasi dan

pengembangan kegiatan nonekonomi secara sistematis. Pada situasi ini, Nogales (2014) menyebutkan bahwa koridor ekonomi telah tumbuh sebagai koridor pertumbuhan.

Terbitnya Peraturan Presiden RI No 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) memastikan Indonesia memiliki 6 Koridor Ekonomi Nasional berbasis pada pulau-pulau besar. MP3EI ini merupakan dokumen yang berdampingan dengan perencanaan nasional yang sekaligus digunakan sebagai pijakan awal dalam hal mengembangkan komitmen bersama antara Pemerintah pusat dengan Pemerintah daerah serta dunia usaha untuk melaksanakan berbagai langkah-langkah pembangunan yang konkret, dengan tujuan untuk mendorong terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang tinggi, berimbang, berkeadilan dan berkelanjutan. Pendekatan ini didetailkan kembali pada sektor infrastruktur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 15 tahun 2015, tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR 2015-2019, dengan diperkenalkannya 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS). Dari 35 WPS, 34 di antaranya bercirikan koridor nasional sempit. WPS ini merupakan acuan bagi prioritas keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR yang diharapkan dapat berintegrasi dengan berbagai proyek strategis nasional guna memberikan sumbangan maksimal terhadap kemajuan perekonomian Indonesia.

Pendekatan perencanaan untuk koridor ekonomi Indonesia merupakan integrasi pendekatan sektoral dan regional yang didasarkan pada peningkatan konektivitas yang terintegrasi dalam rangka percepatan transformasi ekonomi. Orientasi perencanaan koridor ekonomi lebih mengedepankan pengembangan

Kawasan Industri, Kawasan Ekonomi Khusus, dan infrastruktur berskala besar untuk mendukung produksi dan perdagangan berorientasi ekspor. Pada umumnya, perencanaan koridor lebih melihat pada potensi ekonomi dan pertumbuhan dibandingkan dengan pelayanan umum dan penguatan kesejahteraan sosial. Padahal, sebagaimana diklaim oleh Nogales (2014), keberlanjutan koridor sangat ditentukan oleh integrasi aktivitas nonekonomi pada koridor, seperti halnya yang terjadi pada koridor Boston-Washington (NECC, 2014). Konsep yang mirip, diadopsi oleh Koridor Delhi-Mumbai dengan mendorong tumbuhnya kota-kota baru dengan tema cerdas dan berkelanjutan.

Rencana ini tentunya tidak dapat dicerna dengan mudah oleh pelaku ekonomi atau berbagai pihak yang berkepentingan terhadap infrastruktur di wilayah tersebut yang sudah terbiasa menggunakan sistem pelayanan yang ada. Situasi ini berpotensi menyebabkan terjadinya kesalahan antisipasi pelaku kegiatan pada wilayah-wilayah yang dipengaruhi koridor. Pada skala yang lebih besar, pelaku yang salah mengantisipasi pemanfaatan infrastruktur berujung pada rendahnya efisiensi infrastruktur yang dibangun, dan pada jangka panjang dapat menghambat pertumbuhan yang seharusnya terjadi karena adanya konflik kepentingan antara kebutuhan pelayanan lokal dan pelayanan ekonomi global. Untuk menghindarkan hal itu, penting untuk membangun integrasi yang kuat antara aspirasi dan pemahaman pada skala lokal dengan upaya pengembangan daya saing global.

## **1.2 Kerangka Pemikiran**

Tiga area kunci keberhasilan pertumbuhan koridor sebagaimana disebutkan oleh Kunaka dan Carruthers (2014), adalah infrastruktur, pelayanan, dan kelembagaan.

Ketiganya akan berkaitan dengan perencanaan, dan komitmen pembiayaan, serta koordinasi dalam pembangunan infrastruktur, fasilitasi pelayanan, dan penyiapan regulasi. Sinergi yang kuat dan terkoordinasi antara Pemerintah pusat dan Pemerintah daerah dengan pelaku usaha, dan lembaga-lembaga pendanaan akan sangat dibutuhkan untuk menghadirkan integrasi perencanaan, operasional koridor, serta standar dan regulasi pelayanan.

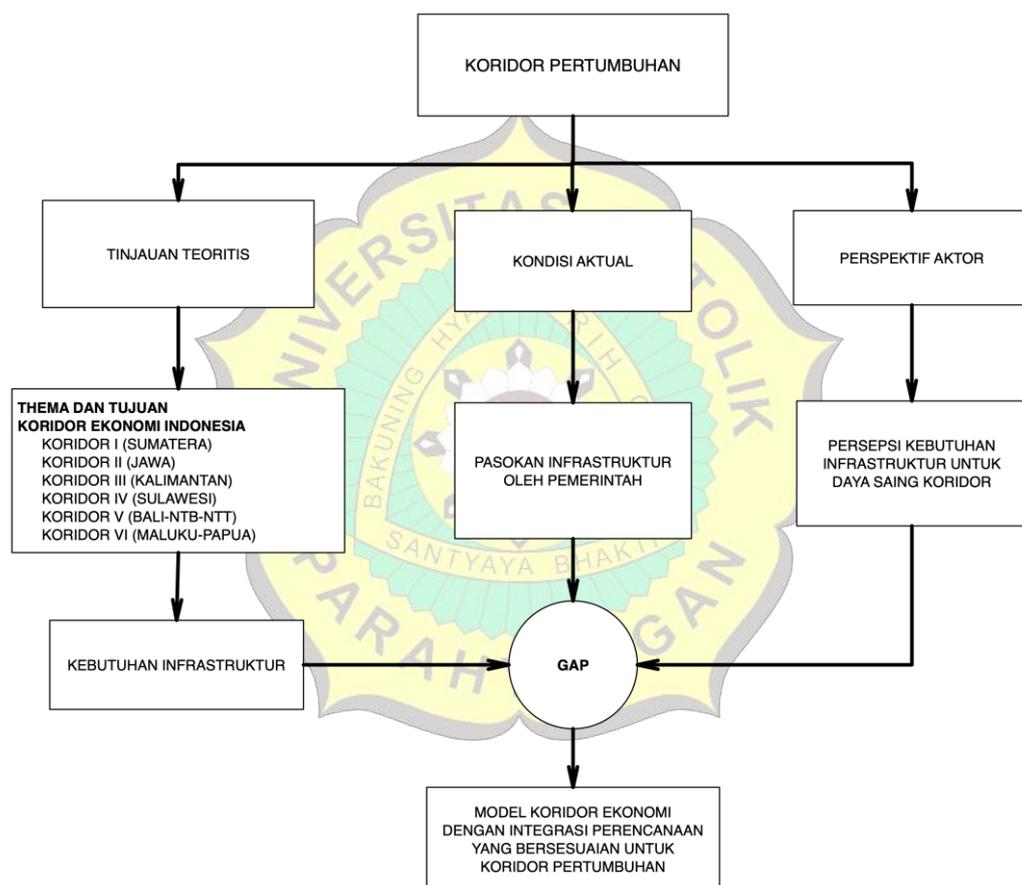
Koridor Ekonomi Indonesia sebagai prakarsa nasional belum banyak mendapat sorotan, eksplorasi, dan belum dibangun secara maksimal pada masa pemerintahan yang memprakarsainya. Upaya pengembangan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintahan berikutnya, dengan menurunkan konsep koridor ekonomi berbasis pulau menjadi Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) melalui rencana strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, lebih fokus pada penyediaan infrastruktur dibandingkan upaya fasilitasi perdagangan maupun pengembangan kawasan produksi atau penyiapan standar-standar dan regulasi yang mendukung pertumbuhan.

MP3EI merupakan sebuah *roadmap* yang disusun sebagai upaya untuk melakukan transformasi ekonomi untuk mendorong aktivitas perekonomian sekaligus mempercepat pertumbuhan ekonomi untuk meningkatkan daya saing. Upaya transformasi ekonomi tersebut dilakukan dengan mempertimbangkan seluruh potensi dan tantangan yang dimiliki oleh Indonesia. MP3EI ini juga sebagai pijakan awal dalam mengembangkan komitmen bersama antara Pemerintah pusat dengan Pemerintah daerah serta dunia usaha dalam melaksanakan berbagai langkah-langkah pembangunan yang nyata.

MP3EI memiliki 6 koridor ekonomi, yaitu Koridor I (Sumatera), Koridor II (Jawa), Koridor III (Kalimantan), Koridor IV (Sulawesi), Koridor V (Bali-NTB-NTT), dan Koridor VI (Maluku-Papua). Setiap Koridor memiliki tema pembangunan yang berbeda-beda. Untuk meningkatkan daya saing pada masing-masing koridor ekonomi, MP3EI memprogramkan pembangunan infrastruktur yang mampu mendorong konektivitas serta didukung oleh percepatan kemampuan SDM dan Iptek nasional. Dalam kerangka pemenuhan kebutuhan infrastruktur tersebut, pemerintah maupun sektor swasta, sebagai pengelola kawasan, telah memprogramkan penyediaan infrastruktur dengan skala yang memadai. Namun demikian, infrastruktur yang disediakan perlu disesuaikan dengan kebutuhan pada skala lokal untuk memastikan pelaku ekonomi wilayah dapat memanfaatkan infrastruktur secara tepat. Dengan demikian dapat dihindarkan permasalahan yang dapat melemahkan daya saing koridor seperti ketidak-sinkronan antara ketersediaan dan kebutuhan infrastruktur pada masing-masing koridor, terjadinya konflik pemanfaatan, dan tidak dipenuhinya komitmen pembiayaan, dikarenakan lemahnya perencanaan infrastruktur dan buruknya koordinasi pembangunan antara pemrakarsa koridor dengan masyarakat.

Gagasan penelitian ini adalah menganalisis kebutuhan infrastruktur wilayah dalam perencanaan koridor ekonomi terhadap ketersediaan dan kinerja infrastruktur koridor dalam kaitannya dengan pengembangan daya saing dan keunggulan kompetitif elemen koridor yang ada. Dari konfirmasi pelaku koridor terhadap layanan infrastruktur koridor yang berpengaruh terhadap tingkat daya saing koridor dilakukan penilaian terhadap kebutuhan infrastruktur pada koridor. Kajian ini akan

dapat membantu integrasi dalam perencanaan infrastruktur, termasuk memaksimalkan utilitas dan integrasi layanan dengan infrastruktur yang ada. Gambar 1.1 memberikan ilustrasi kerangka pemikiran penelitian untuk dijadikan sebagai model dasar dalam memodelkan pengaruh ketersediaan infrastruktur terhadap efektivitas daya saing koridor.



**Gambar 1.1** Kerangka Pikir Penelitian

### 1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah mendapatkan model pemenuhan kebutuhan infrastruktur pada Koridor Ekonomi Indonesia berdasarkan pendekatan persepsi kebutuhan infrastruktur oleh aktor koridor untuk mendorong operasionalisasi koridor ekonomi secara maksimal. Dalam proses pencapaian tujuan tersebut, penelitian ini diharapkan dapat mencapai beberapa sasaran berikut:

- 1) Menemukan determinan kebutuhan infrastruktur koridor dari kepentingan relatif dan evaluasi persepsi pelaku koridor untuk menjamin tingginya utilisasi infrastruktur koridor;
- 2) Mengevaluasi *gap* perencanaan antara kebutuhan infrastruktur dan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah;
- 3) Menentukan model koridor yang mengintegrasikan penyediaan infrastruktur koridor untuk percepatan ekonomi, sekaligus dapat memaksimalkan kebutuhan pelayanan koridor dan memungkinkan sinergi perencanaan infrastruktur dengan memperhatikan persepsi pelaku koridor terhadap kebutuhan infrastruktur sehingga dapat mendorong koridor untuk tumbuh secara berkelanjutan.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini akan digunakan untuk membantu menyusun kebijakan, perumusan program, dan arahan intervensi pemerintah maupun pihak lainnya dalam pengembangan koridor untuk mencapai target daya saing yang diharapkan tetap melaksanakan inklusi terhadap kebutuhan infrastruktur dari aktor lokal

sehingga utilisasi infrastruktur berjalan optimal. Penelitian ini akan menghasilkan model integrasi perencanaan infrastruktur koridor dengan memperhitungkan aspirasi lokal dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.

### **1.5 Pembatasan Masalah**

Koridor sebagai bagian upaya percepatan pertumbuhan ekonomi lebih berorientasi global. Target koridor umumnya berkaitan dengan target yang diusung dalam kerangka mendorong daya saing nasional. Karenanya perencanaan pengembangan dan pemrograman koridor cenderung kurang memperhatikan kebutuhan pertumbuhan wilayah pada skala lokal yang diwakili oleh pelaku ekonomi di sekitar koridor. Ketika program pembangunan koridor masuk ke tataran lokal, pemerintah daerah atau masyarakat sekitar tidak dapat memahami dan memastikan perannya sebagai subjek koridor, padahal Nogales (2014) menekankan bahwa pelibatan dan pengembangan kegiatan berbasis lokal merupakan hal yang vital dalam mendorong keberhasilan koridor.

Selain Kunaka dan Carruthers (2014), beberapa peneliti lain mengakui pengaruh 3 faktor dalam pengembangan koridor, yaitu infrastruktur, pelayanan, dan kelembagaan (Hartmann, 2013; Nogales, 2014). Ketiga faktor tersebut saling menunjang dan berkorelasi satu dengan yang lainnya. Dari peninjauan terhadap beberapa koridor dunia, Nogales (2014) memberikan catatan bahwa tidak seluruh koridor yang sudah direncanakan memiliki ketiga faktor tersebut dan beberapa koridor memiliki kinerja yang bergantung pada satu atau dua determinan.

Hal yang sama dialami oleh Koridor Ekonomi Indonesia, yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 32 Tahun 2011. Koridor yang merupakan

bagian strategi utama Rencana Induk Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, adalah koridor yang tidak diorganisasikan secara khusus. Koridor Ekonomi Indonesia merupakan inisiatif pemerintah karena keseluruhannya merupakan koridor nasional. Dalam hal ini pemerintah hanya menetapkan komite pengarah yang memiliki kewenangan koordinatif dan tidak memiliki kewenangan menetapkan standar dan regulasi. Ketika Koridor Ekonomi Indonesia digunakan sebagai fokus penelitian, atribut penelitian terbatas pada koridor nasional zona lebar dengan melihat pada interaksi 2 parameter utama, yaitu integrasi perencanaan dan operasional koridor. Standar dan regulasi dapat dikesampingkan sebagai variabel pembeda karena merupakan kebijakan nasional.

Di luar keterbatasan variasi parameter yang berpengaruh terhadap keterbatasan data, penelitian ini perlu mempertimbangkan waktu dan sumber daya yang tersedia untuk melakukan survei dan verifikasi. Untuk memastikan penelitian ini menjadi lebih fokus, kebutuhan pelayanan pada koridor yang di konfirmasi kepada responden hanya yang berkaitan dengan infrastruktur. Termasuk dalam hal ini adalah pelayanan yang membutuhkan infrastruktur transportasi, terutama jalan dan fasilitas multimoda untuk logistik. pelayanan air baku, pelayanan energi termasuk distribusi listrik dan bahan bakar minyak, serta konektivitas dan kondisi layanan pita lebar.

## **1.6 Kebaruan Penelitian**

Hingga saat ini tidak ditemukan studi yang secara spesifik melakukan peninjauan terhadap kinerja ketersediaan infrastruktur terkait tema pengembangan koridor ekonomi dan koridor pertumbuhan. Beberapa studi sebelumnya fokus pada

penilaian kinerja koridor transportasi dan perdagangan secara luas dari aspek operasional, kelembagaan, dan pelayanan, seperti disampaikan dalam Kunaka dan Carruthers (2014), Prause dan Schröder (2015) serta Stone dan Strutt (2009). Beberapa studi lainnya berfokus pada kinerja transportasi dan logistik, sebagaimana dilakukan oleh Banomyong, et al. (2010); Banomyong (2010) dan Stone dan Strutt, (2009). Peneliti lain, seperti McNeil et al. (2010a) dan Porter (2008) memberikan kontribusi pada tuntunan penilaian peran infrastruktur dalam kerangka pengembangan wilayah secara umum.

Penelitian ini akan melahirkan model koridor yang memiliki tingkat kesesuaian infrastruktur yang baik berbasis perspektif kebutuhan infrastruktur oleh pelaku Koridor Ekonomi Indonesia untuk mendorong daya saing koridor. Model ini merepresentasikan koridor ekonomi yang dapat mengakomodasikan kebutuhan infrastruktur prioritas yang bersesuaian dengan perencanaan koridor serta efektifitas pasokan dari infrastruktur yang direncanakan untuk mendorong percepatan ekonomi secara berkelanjutan.

Selain kebaruan berupa model koridor dengan akomodasi kebutuhan infrastruktur lokal yang baik, penelitian ini menawarkan beberapa hal baru yang dapat digunakan untuk memperkaya khazanah ilmu. yaitu:

- 1) Serangkaian indikator dan variabel yang dapat digunakan sebagai kriteria untuk melakukan penilaian terhadap kinerja koridor. Indikator ini dapat digunakan untuk menilai layanan infrastruktur koridor untuk dapat memastikan tumbuh-kembangnya koridor secara berkelanjutan. Kriteria ini disusun berdasarkan perspektif pelayanan infrastruktur transportasi dan

logistik, produksi, penunjang kualitas hidup, dan pertumbuhan berkelanjutan yang selain memungkinkan dapat didorongnya pertumbuhan tetapi juga dapat memastikan tersedianya layanan kesejahteraan untuk masyarakat yang akan bertumbuh di sepanjang koridor;

- 2) Penggunaan analisis kesenjangan dengan metode sederhana yang berbasis konsep keterpaduan perencanaan infrastruktur yang terdiri atas kesesuaian pasokan dan efektifitas pasokan infrastruktur koridor dengan kebutuhan infrastruktur lokal untuk memprediksi kemungkinan pertumbuhan koridor. Metode ini ternyata dapat digunakan untuk melihat dengan komprehensif kondisi koridor dan prospeknya dikaitkan dengan prinsip pertumbuhan koridor sebagaimana telah dirumuskan oleh banyak peneliti pada tataran global.

Model bagi integrasi perencanaan infrastruktur koridor dengan memperhatikan persepsi pada tingkat lokal diharapkan akan mengurangi konflik kepentingan lokal-pusat dan mendorong pemanfaatan infrastruktur secara bersama-sama. Begitu juga 2 kebaruan yang lain diharapkan dapat memberikan inspirasi bagi para perencana untuk mengembangkan piranti penilaian koridor yang dapat lebih mewakili kepentingan wilayah dan rencana dari prakarsa pengembangannya.