

KEI

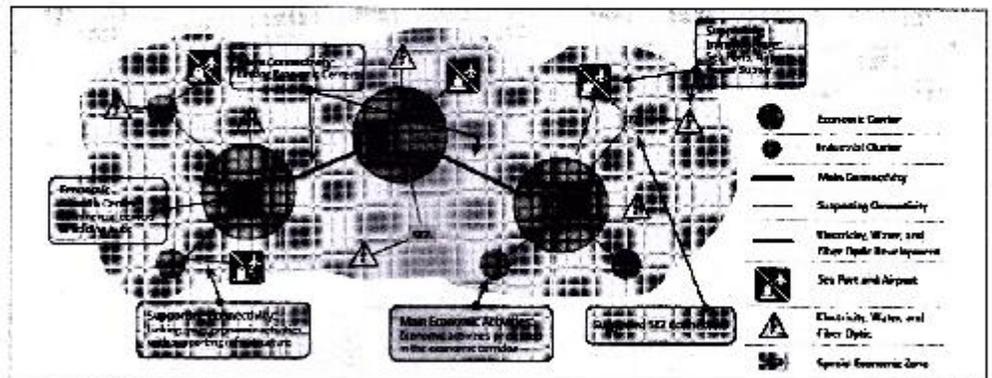
TINJAUAN KRITIS ATAS RENCANA PEMBANGUNAN KORIDOR EKONOMI INDONESIA EKONOMI, POLITIK, DAN SO

Shanti Darmastuti

Konsep Koridor Ekonomi Indonesia

Melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, pemerintah meluncurkan program pembangunan koridor ekonomi Indonesia untuk mempercepat kapasitas pembangunan Indonesia. Dalam masterplan tersebut dijelaskan bahwa dengan pembangunan koridor ekonomi, akan diciptakan konektivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dengan lokasi kegiatan ekonomi serta infrastruktur pendukungnya. Berikut adalah gambar yang menunjukkan konsep pembangunan koridor ekonomi:

Gambar 1
Konsep Pembangunan Koridor Ekonomi



Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perencanaan

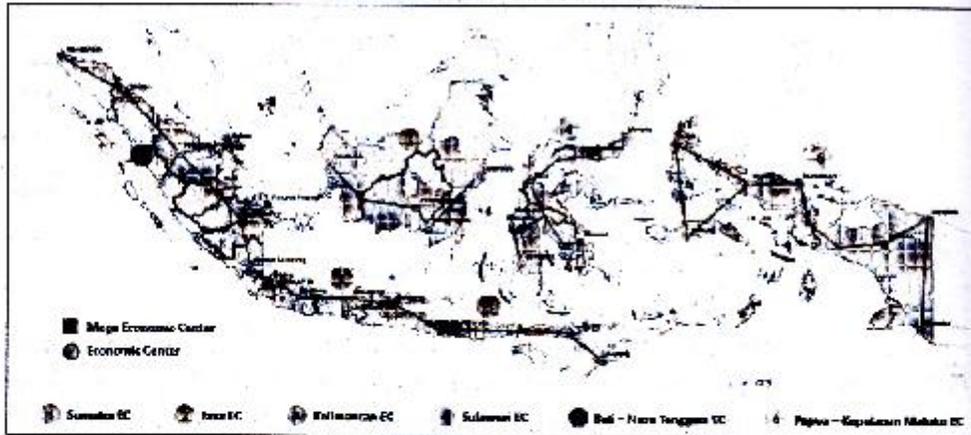
Dari gambar di atas dapat dilihat bahwa dalam koridor ekonomi setidaknya terdapat elemen-elemen seperti pusat ekonomi (pusat komersial dan perdagangan), kluster industri (sektor yang diprioritaskan dalam koridor ekonomi), konektivitas utama (menghubungkan pusat-pusat ekonomi), konektivitas pendukung (menghubungkan sektor fokus dengan infrastruktur pendukung), infrastruktur pendukung, dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Jadi dalam hal ini, pemerintah berupaya untuk menggabungkan antara kekuatan regional dan sektoral dalam percepatan pembangunan ekonomi melalui koridor ekonomi.

Terdapat lima strategi pemerintah dalam pembangunan koridor ekonomi, yang meliputi:¹ 1) Pembangunan tidak diarahkan pada eksploitasi dan ekspor sumber daya alam, namun diarahkan pada penciptaan nilai tambah dengan sektor swasta sebagai pelaku utama; 2) Pembangunan ekonomi lebih beragam dan inklusif serta dihubungkan dengan wilayah-wilayah di luar koridor ekonomi; 3) menekankan pada sinergi pembangunan sektoral dan wilayah untuk meningkatkan keunggulan komparatif dan kompetitif secara nasional, regional, dan global; 4) Pembangunan konektivitas yang terintegrasi antara sistem transportasi, logistik

¹ Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

serta komunikasi dan informasi untuk membuka akses daerah; 5) Koridor ekonomi akan didukung dengan pemberian insentif fiskal dan non-fiskal, kemudahan peraturan, perijinan dan pelayanan publik dari Pemerintah Pusat dan Daerah.

Gambar 2
Enam Koridor Ekonomi Indonesia



Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian

Seperti gambar di atas, enam koridor ekonomi yang akan dibangun adalah koridor ekonomi Sumatera, koridor ekonomi Jawa, koridor ekonomi Sulawesi, koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara serta koridor ekonomi Papua-Kepulauan Maluku. Dari masing-masing koridor ekonomi tersebut terdapat tema pembangunan yang berbeda di setiap koridor, yaitu: 1) Koridor ekonomi Sumatera, tema "Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional" dengan sektor dan kegiatan utama pada Kelapa Sawit, Karet, dan Batubara; 2) Koridor ekonomi Jawa, tema "Pendorong Industri dan Jasa Nasional" dengan sektor dan kegiatan utama pada Industri Makanan Minuman, Tekstil, dan peralatan Transportasi; 3) Koridor ekonomi Kalimantan, tema "Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang dan Lumbung Energi Nasional dengan sektor dan kegiatan utama pada Kelapa Sawit, Batubara, Alumina/Bauksit, Migas, Perakayuan, Besi-Baja; 4) Koridor Sulawesi, tema "Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional dengan sektor dan kegiatan utama pada Pertanian Pangan, Kakao, Perikanan, Nikel, Migas; 5) Koridor ekonomi

Bali-Nusa Tenggara, tema "Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional dengan sektor dan kegiatan utama pada Pariwisata, Peternakan, dan Perikanan; dan 6) Koridor ekonomi Papua-Kepulauan Maluku, tema "Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi dan Pertambangan Nasional" dengan sektor dan kegiatan utama pada Food Estate, Tembaga, Peternakan, Perikanan, Migas, Nikel.

Untuk pembangunan enam koridor di atas, akan dibangun sejumlah proyek seperti infrastruktur tol, pelabuhan, serta pembangunan bidang perdagangan, produksi dan jasa. Sehubungan dengan hal tersebut, dana yang dibutuhkan untuk pembangunan ini diperkirakan mencapai lebih dari 60 miliar dolar AS yang berasal dari pembiayaan swasta murni, public private partnership, bantuan dari pihak asing, BUMN, dan dana dari negara melalui APBN/APBD.²

Dalam rangka mengembangkan koridor ekonomi Sumatera, akan dikembangkan investasi pada sektor batubara, bijih besi, karet, kelapa sawit, perkapalan, jembatan Selat Sunda serta beberapa infrastruktur pendukung dengan nilai investasi mencapai 714 triliun rupiah. Sementara untuk koridor ekonomi Jawa. Investasi yang akan dikembangkan adalah sektor makanan dan minuman, tekstil, peralatan transportasi, kawasan industri Jakarta Raya, perkapalan, peralatan pertahanan, serta infrastruktur pendukungnya dengan nilai investasi sebesar 1.290 triliun rupiah. Untuk koridor ekonomi Kalimantan, investasi akan difokuskan pada sektor migas, batubara, kelapa sawit, bijih besi dan baja, bauksit, timah dan infrastruktur pendukungnya. Total nilai investasi yang dibutuhkan mencapai 945 triliun rupiah.³

² "Pemerintah Godok "Koridor Ekonomi Indonesia" diakses dari <http://www.antaraneews.com/berita/1287915664/pemerintah-godok-koridor-ekonomi-indonesia> pada tanggal 24 Juni 2011 pkl.10.00.

³ Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

Di koridor ekonomi Sulawesi, investasi akan mencakup sektor pertanian, kakao, perikanan, pertambangan nikel dan migas serta infrastruktur pendukungnya. Nilai investasi di sektor-sektor tersebut mencapai 309 triliun rupiah. Sebagian besar investasi ini akan diarahkan pada pertambangan nikel. Sedangkan pengembangan koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara akan difokuskan pada sektor pariwisata, perikanan, peternakan, dan infrastruktur pendukungnya. Nilai investasi yang dibutuhkan dalam rencana ini mencapai 133 triliun rupiah. Terkait dengan pembangunan koridor ekonomi Papua-Kep.Maluku, investasi akan diarahkan pada sektor-sektor migas, nikel, perikanan, pertanian, tembaga dan infrastruktur pendukungnya dengan nilai investasi mencapai 622 triliun rupiah.⁴

Berikut adalah rincian rencana pembangunan di enam koridor ekonomi:

Tabel 1
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Sumatera

No.	Corridor	Focus	Main Economic Activity	Stakeholders	Supporting Infrastructure	Investment Value (Rp Trn)	Investment Sharing Towards Main Economic Activities (%)
1	11-1	Mangkla Area	Palm Oil	ABC	High Voltage Power Lines	1.50	100
2	11-2	Durian Industrial Park	Palm Oil	Private	High Voltage Power Lines	7.30	100
3	11-3	Enim Area (Panglima)	Coal	Private	High Voltage Power Lines	1.20	100
4	11-4	Enim Area (Pendopo)	Palm Oil	Private	High Voltage Power Lines	2.50	100
5	11-5	Sungai Raya & Sungai Lusa	Sustainable Trade	Government & Private	High Voltage Power Lines	1.00	100
6	11-6	Cherom	Timber	Government & Private	High Voltage Power Lines	1.50	100

⁴ Ibid.

Tabel 2
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Jawa

No.	Code	Locus	Main Economic Activity	Stakeholders	Supporting Infrastructure	Investment Value (USD Tr)	Estimated Growth Potential (GDP %)
	M2A1	Surabaya	Food and Beverage	Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2E1	Amboedjok	Food and Beverage	Government, SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
1	M2A1-1	Diponegoro	Transportation Equipment	Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	1.5	7
4	M2E1-4	Indragiri	Transportation Equipment	Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2A1-3	Surabaya and Its Surrounding	Defense Equipment	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	3.0	10
	M2E1-3	Surabaya and Its Surrounding	Defense Equipment	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	3.0	10
	M2A1-2	Southern Central Java	Food and Beverage	Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2E1-2	Southern Central Java	Food and Beverage	Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2A1-4	Yogyakarta, Surabaja, Kalimantan	Rubber and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2E1-4	Yogyakarta, Surabaja, Kalimantan	Rubber and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2A1-5	Surabaya	Chemical	Government	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2E1-5	Surabaya	Chemical	Government, SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8

Tabel 3
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara

No.	Code	Locus	Main Economic Activity	Stakeholders	Supporting Infrastructure	Investment Value (USD Tr)	Estimated Growth Potential (GDP %)
	M2A1	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
	M2E1	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
1	M2A1-1	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
2	M2E1-2	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
3	M2A1-3	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
4	M2E1-4	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
5	M2A1-5	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8
6	M2E1-6	Bandung	Food and Beverage	SOE and Private	Road, Power, Energy, Water, Ports, Seaway, Other Infrastructure	2.5	8

Tabel 4
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Kalimantan

No.	Corridor	Location	Key Economic Sectors	Facilities	Supporting Infrastructure	Investment Value (USD)	Investment Share (Share of Total Investment)
1	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
2	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
3	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
4	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
5	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
6	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
7	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
8	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
9	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
10	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%

Tabel 5
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi

No.	Corridor	Location	Key Economic Sectors	Facilities	Supporting Infrastructure	Investment Value (USD)	Investment Share (Share of Total Investment)
1	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
2	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
3	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
4	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
5	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
6	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
7	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
8	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
9	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%
10	Malaysia-Indonesian	Malaysia-Indonesian	Manufacturing, Services	Industrial Estate, Port	Highway, Airport	1,500	15%

Tabel 6
Rencana Pengembangan Koridor Ekonomi Papua-Kep.Maluku

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perencanaan

Tinjauan Kritis Terhadap Pengembangan Koridor Ekonomi

Dari uraian di atas dapat dilihat bahwa rencana pembangunan koridor ekonomi merupakan sebuah rencana pembangunan yang sangat "ambisius". Hal ini terkait dengan berbagai persoalan yang kemungkinan akan muncul terkait dengan aspek ekonomi, politik, dan sosial.

A. Aspek Ekonomi

Prakondisi ekonomi yang paling penting bagi terlaksananya pembangunan koridor ini adalah kekuatan finansial pemerintah. Seperti yang dijelaskan di atas, rencana pembangunan koridor ekonomi memerlukan investasi kurang lebih sebesar 4.013 triliun rupiah. Menurut rencana, pelaksanaan pembangunan ini akan dibiayai oleh swasta murni, public private partnership, bantuan dari pihak asing, BUMN, dan dana dari negara melalui APBN/ APBD. Terkait dengan share pemerintah dalam pembiayaan ini, konsekuensi yang paling jelas bagi pemerintah adalah pembengkakan anggaran negara.

Seperti diketahui bahwa salah satu sumber penerimaan negara berasal dari bantuan/pinjaman luar negeri. Dengan demikian, pembengkakan pengeluaran pemerintah untuk mendanai proyek pembangunan akan memerlukan sumber pemasukan yang lebih besar untuk mengimbangi pengeluaran tersebut. Karena sumber

pemasukan pemerintah berasal dari penerimaan pajak/non pajak dan bantuan/pinjaman luar negeri, maka salah satu dari sumber penerimaan tersebut harus ditingkatkan. Terkait dengan hal ini, pos penerimaan yang paling mungkin ditingkatkan adalah pos pinjaman luar negeri. Hal ini dikarenakan peningkatan pengenaan pajak kepada masyarakat sulit dilakukan karena mengakibatkan perekonomian mengalami kontraksi, sehingga akan berakibat pada melemahnya perekonomian. Sehubungan dengan hal tersebut, maka tidak menutup kemungkinan bahwa pembiayaan pembangunan koridor ekonomi akan mengakibatkan peningkatan utang luar negeri.

Hal tersebut jelas semakin memberatkan, mengingat total utang Pemerintah Indonesia sampai dengan akhir tahun 2010 mencapai Rp 1.676,15 triliun. Angka ini mengalami peningkatan mencapai Rp 85,49 triliun dibandingkan dengan tahun 2009 yang sebesar Rp 1.590,66 triliun. Apabila dihitung dengan denominasi dolar AS, jumlah utang pemerintah sampai dengan akhir tahun 2010 mencapai US\$ 186,42 miliar. Utang tersebut terdiri dari pinjaman sebesar US\$ 68,04 miliar dan surat berharga US\$ 118,39 miliar. Dengan menggunakan PDB Indonesia yang sebesar Rp 6.253,79 triliun, maka rasio utang Indonesia tercatat sebesar 26,8 persen.⁵

Di sisi lain, rencana pembangunan koridor ekonomi jelas sangat diwarnai oleh perspektif liberal terutama konsepsi mengenai keunggulan komparatif. Hal ini terlihat dari rencana pembangunan pusat-pusat ekonomi yang berbasis pada keunggulan lokal masing-masing koridor. Meskipun secara rasional ekonomi, dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi, tetapi terdapat aspek tertentu yang terabaikan. Konsepsi keunggulan komparatif mengasumsikan bahwa faktor-faktor produksi dapat berpindah secara lancar. Namun, kenyataannya ada periode transisi dimana faktor-faktor produksi saling menyesuaikan. Apabila proses penyesuaian ini

⁵ "RI Bisa Terperangkap dan Jadi Kubangan Utang", diakses dari <http://www.harianpelita.com/read/14685/2/ekonomi-&-keuangan/ri-bisa-terperangkap-dan-jadi-kubangan-utang/> pada tanggal 24 Juni 2011 pukul 22.00

tidak diantisipasi dapat berakibat pada biaya tambahan yang harus ditanggung oleh pemerintah.

Di samping itu, keunggulan komparatif mengasumsikan bahwa suatu produk hanya tersusun dari satu faktor produksi saja. Dalam kenyataannya satu produk tersusun lebih dari satu faktor produksi. Faktor-faktor tersebut berupa sumber daya alam, sumber daya manusia, teknologi, dan lain sebagainya.⁶ Sehingga, ketersediaan faktor produksi pendukung sangat diperlukan. Sebagai contoh pengembangan sektor perkapalan pada koridor Sumatera. Pembangunan industri perkapalan membutuhkan modal dan teknologi yang tinggi karena industri tersebut tergolong *capital intensive industry*. Terkait dengan hal ini apakah ketersediaan kedua faktor tersebut di daerah sudah mencukupi. Jika tidak, maka akan diperlukan impor faktor produksi yang pada akhirnya membebani neraca perdagangan.

Seperti misalnya pengembangan industri galangan kapal di Jawa Timur yang masih memiliki ketergantungan pada komponen impor mesin induk dan cadangan. Padahal, industri ini merupakan salah satu industri unggulan yang akan dikembangkan dalam rencana pengembangan KEK di Jawa Timur.⁷ Dengan demikian, perencanaan pembangunan koridor ekonomi sebaiknya memikirkan berbagai aspek terutama terkait dengan ketersediaan faktor produksi pendukung.

Selain persoalan-persoalan tersebut di atas, rencana pembangunan koridor ekonomi mengesankan ketidakfokusan pemerintah di dalam perencanaan pembangunan ekonomi secara umum. Hal ini mengingat bahwa saat ini pemerintah sedang mengembangkan KEK dan proyek ini belum terlihat *success story*-nya. Namun, pemerintah sudah berencana akan mengembangkan proyek pembangunan yang lebih besar baik dari segi skala maupun biaya.

⁶ Paul R. Krugman, *International Economics Theory & Policy*, Eighth Edition, Pearson, 2009, hlm.54

⁷ Syamsul Hadi, dkk, *Globalisasi, Neoliberalisme, dan Pembangunan Lokal, Studi Tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia*, Institute For Global Justice, 2011, hlm. 49.

B. Aspek Politik

Dalam hal politik, pembangunan koridor ekonomi memerlukan kontrol demokratik (democratic control) yang kuat karena melibatkan penggunaan dana publik yang besar. Namun, democratic control sangat terkait dengan konsolidasi demokrasi yang sudah berjalan lancar. Salah satu indikasi lancarnya konsolidasi demokrasi adalah ketiadaan money politics di dalam proses pemilu, sehingga memungkinkan proses pemilu menghasilkan pemimpin dan anggota legislatif yang memiliki kapabilitas dan integritas yang bagus. Ini penting karena pemimpin terutama kepala daerah dan anggota legislatif memainkan peranan secara langsung di dalam proses pembangunan koridor ekonomi.

Pemerintah daerah memainkan peranan penting karena ia terlibat dalam aspek pendanaan maupun penciptaan regulasi. Sementara anggota legislatif memainkan peranan penting karena mereka merupakan perwakilan dari rakyat untuk mengawasi pelaksanaan koridor ekonomi tersebut termasuk di dalamnya penggunaan anggaran dari pemerintah daerah.

Seperti diketahui bahwa pengawasan anggaran yang dilakukan oleh dewan dipengaruhi oleh dua faktor yang terdiri dari faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal merupakan faktor yang dimiliki oleh dewan dan berpengaruh secara langsung terhadap pengawasan yang dilakukan oleh dewan, salah satunya adalah pengetahuan tentang anggaran. Sedangkan faktor eksternal adalah pengaruh dari luar terhadap fungsi pengawasan oleh dewan yang berpengaruh secara tidak langsung terhadap pengawasan yang dilakukan oleh dewan, diantaranya adalah adanya partisipasi masyarakat dan transparansi kebijakan publik. Transparansi merupakan salah satu prinsip dari good governance dan transparansi anggaran ini diperlukan untuk meningkatkan pengawasan.⁸

⁸ Isma Coryanata, "Akuntabilitas, Partisipasi Masyarakat, Dan Transparansi Kebijakan Publik Sebagai Pemoderating Hubungan Pengetahuan Dewan Tentang Anggaran Dan Pengawasan Keuangan Daerah (APBD)", disampaikan dalam Simposium Nasional Akuntansi X, Makasar 26-27 Juli 2007.

Transparansi anggaran berarti bahwa warga negara dan organisasi masyarakat sipil dapat mengakses informasi tentang bagaimana sumber daya publik dialokasikan dan digunakan. Transparansi anggaran adalah prasyarat mendasar bagi akuntabilitas dan partisipasi publik dalam proses pemerintahan. Kurangnya transparansi dan kontrol demokratis dalam proses anggaran menciptakan peluang untuk korupsi. Transparansi memungkinkan warga untuk memberikan masukan ke dalam proses anggaran dan untuk menilai apakah pemerintah menjalankan rencana pembangunan sesuai dengan alokasi anggaran.⁹

Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 maupun dalam perdebatan publik selama ini, prakondisi politik seperti ini tidak pernah disinggung. Padahal aspek ini sangat penting untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya penyimpangan-penyimpangan yang berakibat pada ekonomi biaya tinggi pada proyek-proyek pembangunan yang direncanakan. Penyimpangan ini bisa saja terjadi dalam bentuk hubungan kolusif antara birokrasi dengan bisnis, korupsi atau penyalahgunaan dana pembangunan, dan lain sebagainya.

Secara umum ketiadaan pertimbangan politik dalam diskursus pembangunan terjadi karena pemerintah berorientasi pada pertumbuhan dalam desain kebijakan pembangunannya. Desain kebijakan pembangunan ekonomi pemerintah sangat kapitalistik dan mengabaikan variabel-variabel politik dan sosial. Pemerintah secara implisit mengasumsikan bahwa variabel politik dan sosial adalah sesuatu yang given, sehingga proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Padahal kenyataannya variabel politik adalah sesuatu yang dinamis dan sangat mempengaruhi bagaimana proses pembangunan ekonomi itu berjalan.

⁹ "Budget Transparency", diakses dari http://pgexchange.org/index.php?option=com_content&view=article&id=158&Itemid=153, pada tanggal 24 Juni 2011 pkl.11.00

C. Aspek sosial

Pengembangan klaster-klaster dalam koridor ekonomi Indonesia didasarkan pada keunggulan sektor-sektor industri masing-masing koridor. Dengan spesifikasi ini diharapkan akan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang merata serta dapat meningkatkan aktifitas ekonomi yang didorong oleh pemanfaatan sumber daya alam yang maksimal di daerah itu. Di samping itu, dengan adanya pengembangan koridor ekonomi ini diharapkan akan dapat menciptakan lahan kerja baru bagi warga daerah setempat.¹⁰

Terkait dengan aspek sosial yang berhubungan dengan tenaga kerja, dalam pengembangan koridor ekonomi, faktor pendukung seperti skill tenaga kerja kurang mendapat perhatian. Rencana tersebut hanya berbasis pada keunggulan sumber daya alam serta letak geografis. Padahal, apabila spesifikasi industri ini tidak dibarengi dengan skill sumber daya manusia (SDM) lokal yang ada, maka tujuan untuk menciptakan lahan kerja baru bagi warga daerah setempat kemungkinan tidak akan tercapai secara maksimal.

Adanya spesifikasi industri di suatu daerah tidak menutup kemungkinan akan mengakibatkan terjadi perubahan profesi masyarakat lokal. Perubahan profesi masyarakat lokal terkait erat dengan skill yang dimiliki oleh SDM setempat. Dengan tidak adanya persiapan skill tenaga kerja yang memadai, maka akan berakibat pada pembiayaan pembangunan yang tinggi. Namun, hal ini kembali lagi pada komitmen dari pemerintah apakah perencanaan pembangunan koridor ekonomi juga akan dibarengi dengan berbagai bentuk upaya peningkatan kualitas SDM di daerah.

Di samping itu, juga perlu dipikirkan kembali mengenai sistem kerja kontrak dan outsourcing yang masih mewarnai dunia kerja di Indonesia. Fenomena sistem kerja kontrak dan outsourcing telah menciptakan pengangguran terselubung. Terkait hal ini, apakah pembangunan pusat-pusat ekonomi baru dalam koridor ekonomi akan berdampak signifikan terhadap pengurangan pengangguran di daerah. Seperti diketahui dalam perencanaan pembangunan sebelumnya, yaitu pembangunan KEK, pemerintah menilai bahwa dengan terbentuknya KEK nanti, akan dapat menciptakan lapangan kerja serta meningkatkan kesejahteraan pekerja. Namun, kembali lagi bahwa success story KEK dalam menciptakan lapangan pekerjaan serta peningkatan kesejahteraan pekerja belum ada.

¹⁰ "Pemerintah Godok "Koridor Ekonomi" Indonesia", Log.Cit.

Masalah ketenagakerjaan di Indonesia bersifat multidimensi, sehingga juga memerlukan cara pemecahan yang multi-dimensi. Secara empiris peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kesempatan kerja tidak terdapat hubungan otomatis, tetapi justru menimbulkan tantangan yang bersifat riil. Terkait dengan hubungan yang tidak otomatis tersebut, maka peranan pemerintah menjadi strategis dan krusial untuk merancang strategi pertumbuhan ekonomi yang tinggi, tetapi juga "ramah" terhadap ketenagakerjaan (*employment - friendly - growth*). Dalam pasar kerja Indonesia terdapat semacam mismatch antara lulusan pendidikan dan dunia kerja. Hal tersebut mengindikasikan bahwa: a) permintaan terhadap tenaga kerja terdidik lebih cepat dari pada permintaan terhadap total tenaga kerja secara keseluruhan, b) permintaan tenaga kerja terdidik lebih cepat dari pada penawaran tenaga kerja terdidik, dan c) dua-duanya. Implikasinya antara lain, ketimpangan upah meningkat, permintaan dan kelangkaan tenaga kerja tidak terpenuhi.¹¹

Dengan demikian dapat dilihat apakah pengembangan koridor ekonomi ini merupakan salah satu solusi permasalahan ketegakerjaan di Indonesia, selain KEK yang sampai saat ini belum ada success story-nya. Mengingat permasalahan tenaga kerja di Indonesia begitu kompleks, maka rencana pembangunan koridor ekonomi ini haruslah mempertimbangkan aspek tenaga kerja terkait dengan skill, ketersediaan SDM lokal, dan lain sebagainya tidak hanya aspek keunggulan sumber daya alam semata. Implikasi dari ketidaktersediaan tenaga kerja terampil, sementara tingkat kebutuhan di satu wilayah koridor ekonomi tinggi, maka akan sangat mungkin mendorong terjadinya migrasi. Ini dikarenakan tingginya permintaan tenaga kerja terampil dari luar daerah. Implikasi sosial dari persoalan ini tentu saja adalah besarnya potensi gesekan antara pendatang dengan penduduk lokal.

PENUTUP

Rencana pembangunan koridor ekonomi Indonesia merupakan sebuah proyek pembangunan yang sangat fantastis yang memerlukan dana begitu besar. Pembangunan koridor ini memiliki beberapa kelemahan seperti yang telah diuraikan di atas. Dalam hal ini seharusnya pemerintah harus lebih fokus terhadap persoalan-persoalan riil yang menyentuh kehidupan masyarakat secara langsung.

Ada banyak persoalan sosial ekonomi masyarakat yang membutuhkan perhatian serius pemerintah seperti pengentasan kemiskinan, pengangguran, dan perbaikan jaminan kesehatan bagi masyarakat. Di samping itu, ada persoalan-persoalan normatif makro yang perlu mendapatkan perhatian lebih serius, seperti misalnya moral kepemimpinan dan perbaikan kultur kejujuran baik pada level pemimpin maupun level masyarakat.

¹¹ "Rencana Tenaga Kerja Nasional 2004-2009", diakses dari <http://www.tempointeraktif.com/hg/narasi/2004/06/13/nrs,20040613-01.id.html>, pada tanggal 26 Juni 2011, pkl.08.30.

REFERENSI

BUKU

Hadi, Syamsul, dkk, *Globalisasi, Neoliberalisme, dan Pembangunan Lokal, Studi Tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia*, Institute For Global Justice, 2011.

Krugman, Paul R., *International Economics Theory & Policy, Eighth Edition*, Pearson, 2009.

DOKUMEN

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

MAKALAH

Coryanata, Isma "Akuntabilitas, Partisipasi Masyarakat, Dan Transparansi Kebijakan Publik Sebagai Pemoderating Hubungan Pengetahuan Dewan Tentang Anggaran Dan Pengawasan Keuangan Daerah (APBD)", disampaikan dalam Simposium Nasional Akuntansi X, Makasar 26-27 Juli 2007.

ARTIKEL INTERNET

- "Budget Transparency", http://pgexchange.org/index.php?option=com_content&view=article&id=158&Itemid=153
- "Pemerintah Godok "Koridor Ekonomi Indonesia" <http://www.antaranews.com/berita/1287915664/pemerintah-godok-koridor-ekonomi-indonesia>
- "Rencana Tenaga Kerja Nasional 2004-2009", http://www.tempointeraktif.com/hg/narasi/2004/06/13/nrs.20040613-01_id.html
- "RI Bisa Terperangkap dan Jadi Kubangan Utang", <http://www.harianpelita.com/read/14685/2/ekonomi-&-keuangan/ri-bisa-terperangkap-dan-jadi-kubangan-utang/>