

KESESUAIAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PADA PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI INDONESIA

IGW Samsi Gunarta
Dinas Perhubungan Provinsi Bali
Jln. Kapten Cok Ag. Tresna I/1
Denpasar 80235
samsi.gunarta@gmail.com

Wimpy Santosa
Fakultas Teknik
Universitas Katolik Parahyangan
Jln. Ciumbuleuit No.94
Bandung 40141
wimpy@unpar.ac.id

Anastasia Caroline Sutandi
Fakultas Teknik
Universitas Katolik Parahyangan
Jln. Ciumbuleuit No.94
Bandung 40141
caroline@unpar.ac.id

Abstract

The Indonesian Economic Corridor is 1 of the 3 pillars in the Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development 2011–2025. This initiative applies the concept of a modern corridor, which divides Indonesia's territory into 6 economic corridors, according to the competitive advantages of each region. This study aims to compare whether the infrastructure planned and built by the Government for each economic corridor is in-line with the expectations of the people who live in that economic corridor. In this study, a survey was conducted to determine the public's perception of the infrastructure needed for the development of an economic corridor. The results are then compared with the infrastructure provision plan that has been and will be developed by the Government. The study shows that there are differences between the infrastructure provided by the Government and those needed by the people in each corridor. Kalimantan Corridor shows the best proportion of supply-demand suitability which provided 3 out of 5 required 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. Corridors that can be selected as a model for corridor development are the Java and the Bali-NTB-NTT Corridors, because these corridors have a high number of infrastructure suitability and have all the infrastructure needed by each corridor.

Keywords: economic corridor; infrastructure; infrastructure provision; infrastructure needs; public perception.

Abstrak

Koridor Ekonomi Indonesia adalah 1 dari 3 pilar dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 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 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 oleh pemerintah. Hasil studi ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara infrastruktur yang direncanakan oleh pemerintah dan yang dibutuhkan oleh masyarakat di setiap koridor. Proporsi kesesuaian antara pasokan dan permintaan terbaik terdapat di Koridor Kalimantan, yang mendapatkan pasokan pemerintah berupa 3 dari 5 infrastruktur yang dibutuhkan. Secara keseluruhan, terdapat kesamaan infrastruktur 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 dapat dipilih sebagai model pengembangan koridor adalah Koridor Jawa dan Koridor Bali-NTB-NTT, karena memiliki jumlah kesesuaian infrastruktur yang tinggi dan memiliki seluruh infrastruktur yang sangat dibutuhkan oleh setiap koridor.

Kata-kata kunci: koridor ekonomi; infrastruktur; penyediaan infrastruktur; kebutuhan infrastruktur; persepsi masyarakat.

PENDAHULUAN

Suatu syarat penting bagi berkembangnya koridor adalah adanya kepastian bahwa seluruh subsistem dalam koridor tersebut beroperasi sesuai dengan standar pelayanan dan regulasi, terjaminnya akses bagi pihak ketiga, dan terwujudnya komitmen pembiayaan oleh semua pihak terhadap program-program yang ada (Banomyong, 2008; ADB, 2012). Integrasi perencanaan yang termasuk kesesuaian prioritas antara pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta dalam mengembangkan layanan infrastruktur sangat diperlukan. Perbedaan yang terjadi pada tahap perencanaan dapat berujung pada rendahnya efisiensi pemanfaatan infrastruktur, yang dalam jangka panjang dapat mengganggu kinerja dan daya siang nasional secara umum.

Gagasan penelitian ini adalah menciptakan model perencanaan koridor secara terintegrasi, dengan menggunakan Koridor Ekonomi Indonesia sebagai suatu kasus studi. Penelitian ini mengupas perencanaan kebutuhan layanan infrastruktur koridor dan menilai tingkat kesesuaian kebutuhannya dari pandangan masyarakat setempat. Koridor Ekonomi Indonesia (KEI), yang terdapat dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), memberi informasi pasokan infrastruktur oleh pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta untuk 6 KEI, yang kemudian dibandingkan dengan infrastruktur prioritas yang dibutuhkan oleh masyarakat di sekitar koridor, sesuai dengan hasil survei persepsi di wilayah KEI tersebut.

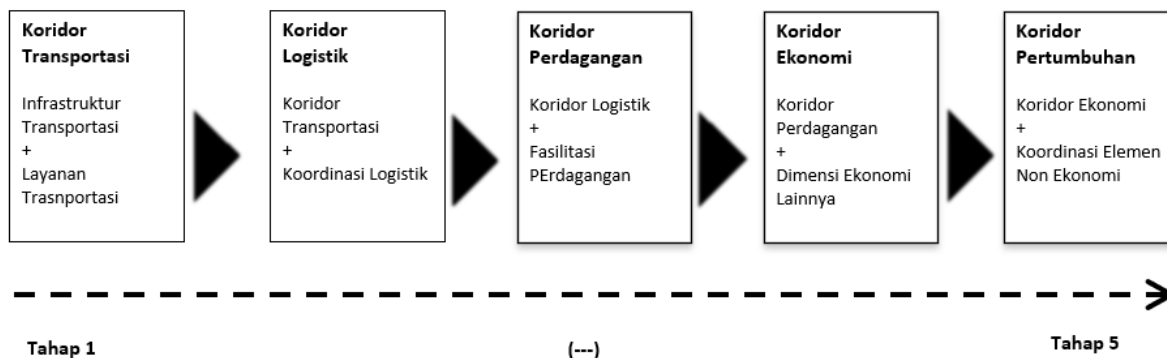
Tujuan penelitian ini adalah mendapatkan model koridor ekonomi yang dapat mengakomodasi kebutuhan infrastruktur masyarakat lokal berdasarkan pada penilaian terhadap kesesuaian dan efektivitas pasokan infrastruktur dalam persepsi aktor koridor. Penelitian ini diharapkan dapat mencapai beberapa sasaran berikut:

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

Koridor Ekonomi Indonesia Sebagai Prakarsa Pengembangan Ruang

Pendekatan koridor ekonomi adalah solusi yang ditawarkan untuk mengatasi masalah disparitas wilayah (Prause dan Schröder, 2015) Pendekatan ini berbasis pada ketersediaan sistem konektivitas *backbone* yang kuat, dengan target meningkatkan produksi dan volume perdagangan serta menurunkan biaya transportasi (Banomyong, 2010). Strategi regionalisasi dan spesialisasi yang diterapkan pada koridor diharapkan dapat mendorong memastikan

sinergi antardaerah dan meningkatkan daya saing nasional maupun regional (Kunaka dan Carruthers, 2014; Limau dan Venables, 2000; Nogales, 2014; Porter, 1990). Tahapan proses pertumbuhan koridor dimulai dengan koridor transportasi, yang diikuti oleh koridor-koridor lain, yaitu koridor logistik, koridor perdagangan, koridor ekonomi, dan koridor pertumbuhan (Nogales, 2014 dan Srivastava, 2011), seperti terlihat pada Gambar 1.



Sumber: Nogales (2014)

Gambar 1 Tahapan Perkembangan Koridor

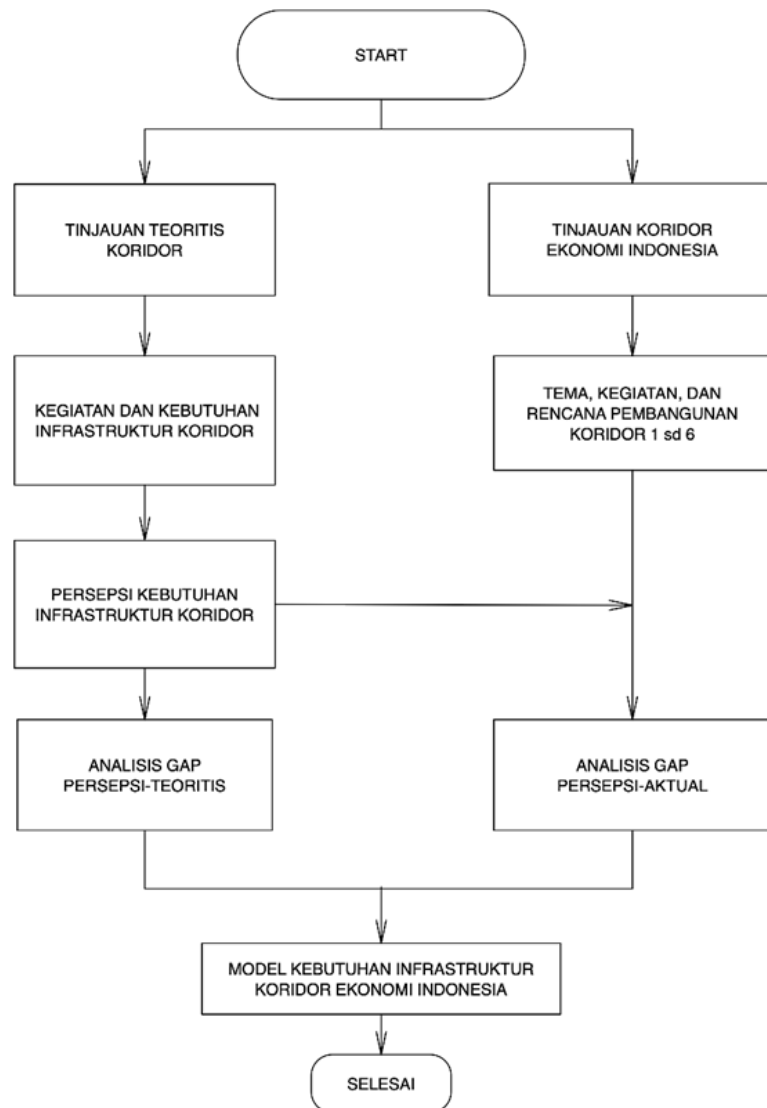
Konsep koridor ini dituangkan menjadi Koridor Ekonomi Indonesia (KEI) dengan pendekatan sektoral dan kewilayahan, berbasis pada peningkatan konektivitas, dalam rangka percepatan transformasi ekonomi. Koridor Ekonomi Indonesia terdiri atas Koridor Ekonomi I Sumatera, Koridor Ekonomi II Jawa, Koridor Ekonomi III Kalimantan, Koridor Ekonomi IV Sulawesi, Koridor Ekonomi V Bali dan Nusa Tenggara, dan Koridor Ekonomi VI Papua dan Kepulauan Maluku (Pemerintah Republik Indonesia, 2011).

National Research Council (1995) mendefinisikan kinerja suatu infrastruktur sebagai tingkat pemenuhan harapan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan oleh infrastruktur yang bersangkutan. NRC menyimpulkan bahwa, secara umum, cermin indikator kinerja infrastruktur berkaitan dengan fungsi efektivitas, keandalan, dan biaya. Konsep ini selanjutnya dikembangkan dengan berfokus pada layanan-layanan transportasi, keairan, energi, dan *broadband*. Kedua konsep tersebut lalu diadopsi dalam penilaian kesiapan infrastruktur koridor pada studi-studi yang lain (McNeil et al., 2010a; McNeil et al., 2010b; Raballand et al., 2008).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif, yang dilakukan dengan mengukur dan mengumpulkan (*pooling*) persepsi dan melakukan analisis terhadap kesenjangan yang terjadi antara persepsi di lapangan dan pada proses perencanaan dalam penyediaan infrastruktur MP3EI. Pola analisis data dilakukan dengan pendekatan deduktif, diawali dari sintesis penelitian-penelitian sebelumnya, kemudian dilanjutkan dengan penyesuaian

terhadap hasil sintesis tersebut dengan hasil pengumpulan data. Bagan alir penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Bagan Alir Penelitian

DATA DAN ANALISIS

Tabel 1 menunjukkan bahwa seluruh KEI mendapat *backbone* bebas hambatan nontol, pelabuhan, dan infrastruktur energi. Sementara itu pasokan infrastruktur yang sama sekali tidak dilakukan oleh Pemerintah Indonesia adalah infrastruktur air baku, jaringan internet pita lebar, layanan persampahan kawasan, layanan persampahan 3R, rumah sakit tipe A, dan perguruan tinggi (perti) ternama. Koridor Jawa dan koridor Maluku-Papua adalah 2 koridor yang paling banyak mendapat pasokan infrastruktur dari pemerintah, sedangkan koridor Kalimantan mendapat pasokan infrastruktur yang paling sedikit.

Tabel 1 Pasokan Infrastruktur pada Koridor Ekonomi Indonesia

No.	Infrastruktur Koridor	Koridor	Koridor	Koridor	Koridor	Koridor	Koridor
		I	II	III	IV	V	VI
1a	<i>Backbone</i> Bebas Hambatan Tol	√			√		
1b	<i>Backbone</i> Bebas Hambatan Non-tol	√	√	√	√	√	√
2	Moda Alternatif (Sungai/KA)	√	√	√		√	
3	Fasilitas Intermoda		√			√	√
4	Infrastruktur Keselamatan		√			√	√
5	Jaringan TIK Logistik		√				
6	Pelabuhan	√	√	√	√	√	√
7	Infrastruktur Energi	√	√	√	√	√	√
8	Infrastruktur Air Baku						
9	Infrastruktur Air Bersih Industri		√			√	√
10	Infrastruktur Air Limbah		√				√
11	Jaringan Internet Pita Lebar						
12	Pengembangan Kawasan	√	√	√	√		√
13	Jaringan Air Bersih Domestik				√	√	
14	Layanan Persampahan Kawasan						
15	Infrastruktur Drainase						√
16	Ruang Terbuka Hijau Terpadu						√
17	Layanan Persampahan 3R						
18	Rumah Sakit Tipe A						
19	Lembaga Litbang	√			√		
20	Perti Ternama						
Total		7	10	5	7	8	10

Hubungan Kinerja Infrastruktur terhadap Daya Saing Koridor

Pada studi ini, dilakukan survei, menggunakan kuesioner, untuk mengetahui persepsi responden yang tinggal di suatu koridor tentang adanya hubungan antara kinerja infrastruktur dengan daya saing koridor tersebut. Secara umum, persepsi responden terhadap hubungan antara kinerja infrastruktur, yang terdiri atas kinerja infrastruktur transportasi dan logistik (KINLOG), kinerja infrastruktur penunjang pelayanan produksi (KINPRO), kinerja infrastruktur penunjang pelayanan kualitas hidup (KINQOL), dan infrastruktur penunjang pertumbuhan ekonomi berkelanjutan (KINGRO) dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Persepsi Responden terhadap Pengaruh Kinerja Infrastruktur pada Daya Saing Koridor

No.	Indikator <i>Outcome</i>	KORIDOR						Rerata
		I	II	III	IV	V	VI	
1	KINLOG	3,364	3,442	3,067	3,500	3,469	3,500	3,390
2	KINPRO	3,636	3,333	3,000	3,300	3,367	3,500	3,356
3	KINQOL	3,273	3,209	3,133	3,200	3,367	3,500	3,280
4	KINGRO	3,364	3,434	3,200	3,400	3,388	3,167	3,325
Rata-rata		3,409	3,355	3,100	3,350	3,398	3,417	3,338

Catatan: 1=Sangat Tidak Setuju, 2= Tidak Setuju, 3= Setuju, 4 = Sangat Setuju

Kecuali Koridor III (Kalimantan), konfirmasi responden terhadap kinerja *output* untuk percepatan pertumbuhan ekonomi koridor di Indonesia terlihat sesuai dengan tema koridor. Hasil yang diberikan oleh responden menunjukkan bahwa terdapat 4 dari 6 koridor yang membutuhkan layanan transportasi-logistik. Pada Koridor III hal tersebut tidak terdefinisi dengan baik, yang mungkin berhubungan dengan tingginya aktivitas eksploitasi sumber

daya alam, yang telah menyediakan infrastruktur sejak *first miles* hingga *last miles*, sehingga masyarakat tidak terdorong untuk menunjukkan kebutuhan terhadap infrastruktur tersebut.

Konfirmasi Infrastruktur Penting pada Koridor Ekonomi Indonesia

Pada Tabel 3 ditunjukkan tingkat kepentingan jenis infrastruktur pada 6 Koridor Ekonomi Indonesia (KEI) hasil survei. Responden pada Koridor Ekonomi II menyatakan bahwa terdapat 14 jenis infrastruktur, merupakan jumlah yang terbanyak dibandingkan koridor-koridor lainnya, yang menurut responden penting dalam percepatan pertumbuhan ekonomi di koridornya. Di sisi lain, responden pada Koridor III dan Koridor IV, menganggap hanya 4 jenis infrastruktur yang penting bagi pengembangan ekonomi di kedua koridor tersebut, walaupun jenis-jenis infrastrukturnya tidak semua sama.

Tabel 3 Konfirmasi Infrastruktur Penting pada Koridor Ekonomi Indonesia

No.	Infrastruktur	Koridor I	Koridor II	Koridor III	Koridor IV	Koridor V	Koridor VI
1a	<i>Backbone</i> Bebas Hambatan Tol	√	√				
1b	<i>Backbone</i> Bebas Hambatan Non-tol			√	√	√	√
2	Moda Alternatif (Sungai/KA)	√	√	√	√	√	√
3	Fasilitas Intermoda	√	√		√	√	√
4	Infrastruktur Keselamatan		√		√		
5	Jaringan TIK Logistik	√	√			√	√
6	Pelabuhan	√	√	√		√	√
7	Infrastruktur Energi	√	√			√	√
8	Infrastruktur Air Baku	√	√				√
9	Infrastruktur Air Bersih Industri	√	√			√	√
10	Infrastruktur Air Limbah						
11	Jaringan Internet Pita Lebar	√	√	√		√	√
12	Pengembangan Kawasan		√			√	√
13	Jaringan Air Bersih Domestik	√	√			√	√
14	Layanan Persampahan Kawasan	√	√			√	√
15	Infrastruktur Drainase						
16	Ruang Terbuka Hijau Terpadu		√			√	
17	Layanan Persampahan 3R						√
18	Rumah Sakit Tipe A						
19	Lembaga Litbang						
20	Perti Ternama						
Total		11	14	4	4	12	13

Kesesuaian Persepsi Kebutuhan dan Penyediaan Infrastruktur Koridor

Seluruh infrastruktur yang terkonfirmasi berdasarkan persepsi responden merupakan infrastruktur yang penting dan dibutuhkan untuk mendorong daya saing keenam KEI yang diamati pada studi ini. Rangkuman persepsi responden, sesuai hasil survei, dirangkum dan dijelaskan pada bagian berikut.

Menurut responden, terdapat 4 jenis infrastruktur yang sangat dibutuhkan. Keempat infrastruktur tersebut adalah: (a) infrastruktur *backbone* transportasi dan logistik berkecepatan tinggi, (b) infrastruktur transportasi dan logistik yang menjadi moda alternatif, baik kereta api, sungai dan lainnya, beserta kesiapan fasilitas intermodanya, (c) pelabuhan dengan pela-

yanan yang andal dan efisien, dan (d) internet dengan pita lebar berkecepatan tinggi yang memiliki tingkat pelayanan 90% atau lebih baik untuk keperluan produksi dan pelayanan.

Hasil survei ini juga menunjukkan adanya infrastruktur yang dibutuhkan oleh minimal 3 koridor dan masih dianggap sebagai infrastruktur prioritas, yaitu: (a) jaringan TIK untuk keperluan logistik, utamanya untuk keperluan pertukaran data elektronik antarpelabuhan dan untuk *trace and tracking* logistik, (b) infrastruktur pembangkit listrik dan jaringan kelistrikan, (c) infrastruktur air baku dan air bersih untuk keperluan industri, (d) infrastruktur air bersih untuk keperluan domestik, dan (e) infrastruktur pelayanan persampahan kawasan. Sedangkan infrastruktur yang hanya dibutuhkan oleh 1 atau 2 koridor, tetapi masih dianggap prioritas pada koridor tertentu, adalah: (a) ruang terbuka hijau terintegrasi, (b) infrastruktur keselamatan transportasi, dan (c) infrastruktur layanan persampahan 3R (re-use, reduce, recicle). Yang menarik adalah adanya infrastruktur yang dianggap tidak dibutuhkan di koridor-koridor yang diamati, yaitu: (a) infrastruktur air limbah untuk keperluan produksi maupun lingkungan, (b) infrastruktur drainase, (c) rumah sakit Tipe A, (d) lembaga litbang pendukung, dan (e) ketersediaan perguruan tinggi (perti) ternama.

Evaluasi Model Koridor

Model KEI, dilihat dari tingkat kesesuaian antara kebutuhan infrastruktur menurut responden dan pasokan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah, menunjukkan tingkat akomodasi koridor ekonomi terhadap kebutuhan infrastruktur lokal. Berdasarkan analisis terhadap rasio kesesuaian, baik kesesuaian antara infrastruktur yang diinginkan dengan pasokan infrastruktur pada KEI serta tingkat efektivitas pasokan infrastruktur tersebut, terlihat bahwa 3 koridor, yaitu Koridor Ekonomi Jawa, Koridor Ekonomi Kalimantan, dan Koridor Ekonomi Bali-NTB-NTT, secara konsisten memberikan rasio kesesuaian yang lebih baik dibandingkan 3 koridor lainnya. Selanjutnya, Koridor Bali NTB-NTT dan Koridor Jawa juga memiliki konsistensi terbaik daripada koridor-koridor lainnya. Kedua koridor ini dapat dijadikan sebagai model koridor untuk sinergitas infrastruktur, yang dapat menginklusikan kebutuhan infrastruktur lokal dan dapat tumbuh secara ideal sebagai koridor pertumbuhan (lihat Tabel 4).

Tabel 4 Analisis Kesesuaian Infrastruktur Model Koridor

No.	Koridor	Kebutuhan	Pasokan KEI	Infrastruktur Sesuai	Rasio Kesesuaian	
					Kebutuhan	Pasokan
1	Sumatra	11	7	4	0,36	0,57
2	Jawa	14	10	8	0,57	0,80
3	Kalimantan	5	5	3	0,60	0,60
4	Sulawesi	4	6	1	0,25	0,17
5	Bali-NTT-NTB	12	8	7	0,58	0,88
6	Maluku-Papua	13	10	6	0,46	0,60

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini terkait dengan model prakarsa Koridor Ekonomi Indonesia, yang terdapat dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Beberapa hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah:

- 1) Dari 13 infrastruktur yang berpengaruh besar terhadap daya saing dan pertumbuhan koridor ekonomi Indonesia, terkonfirmasi 4 infrastruktur yang dibutuhkan di seluruh Koridor Ekonomi Indonesia, yaitu: (a) *backbone* transportasi yang terkoneksi baik, (b) ketersediaan infrastruktur untuk moda transportasi alternatif beserta fasilitas integrasinya, (c) pelabuhan dengan pelayanan yang optimal, dan (d) ketersediaan jaringan untuk mendukung layanan internet yang baik. Dari situasi ini terlihat bahwa konsep perencanaan pemerintah yang lebih mengutamakan konektivitas, dapat diterima dengan baik oleh masyarakat.
- 2) Kesenjangan (*gap*) antara kebutuhan infrastruktur dan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah sangat bervariasi. Koridor dengan tingkat kesesuaian tertinggi hingga terendah secara berurutan adalah: (a) Koridor Kalimantan (3 dari 5), (b) Koridor Bali-NTB-NTT (7 dari 12), (c) Koridor Jawa (8 dari 14), (d) Koridor Maluku-Papua (6 dari 13), (e) Koridor Sumatera (4 dari 11), dan (f) Koridor Sulawesi (1 dari 4). Dari analisis yang dilakukan terlihat bahwa tidak ada satu pun koridor yang memberikan tingkat kesesuaian mencapai 80%. Hal ini menunjukkan bahwa perencanaan Koridor Ekonomi Indonesia cenderung bersifat *top-down* dan lebih mementingkan tujuan percepatan pertumbuhan ekonomi dibandingkan dengan melakukan akomodasi terhadap kebutuhan infrastruktur yang langsung diperlukan oleh masyarakat.
- 3) Tidak satu pun dari 6 koridor yang dibentuk dalam MP3EI dapat dijadikan model koridor pertumbuhan yang ideal. Meskipun tidak ideal, terdapat 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 untuk dijadikan model sebagai koridor pertumbuhan adalah Koridor Jawa dan Koridor Bali-NTB-NTT. Pada kedua koridor ini, infrastruktur prioritas yang diharapkan oleh masyarakat yang tinggal di koridor, yang diwakili oleh responden di koridor tersebut, tampak telah disediakan oleh pemerintah, seperti yang terlihat pada pasokan MP3EI melalui program dan implementasi KEI. Selain itu, efektivitas pasokan pada kedua koridor relatif lebih baik. Dengan tingkat kesesuaian dan efektivitas pasokan infrastruktur yang baik tersebut, diharapkan dapat dirancang program-program koridor yang dapat membuat koridor tersebut tumbuh secara ideal dan berkelanjutan.

Infrastruktur wilayah yang dapat mengakomodasi kepentingan masyarakat di sekitar koridor sangat perlu untuk diintegrasikan dengan infrastruktur yang dibangun untuk tujuan ekonomi, yang menjadi fokus koridor. Dengan demikian pendekatan perencanaan koridor ekonomi tidak dilakukan melalui proses *top-down*.

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. Karena itu, untuk penelitian lebih lanjut, sangat disarankan untuk melakukan verifikasi terhadap tingkat kepentingan relatif masing-masing layanan infrastruktur dan membobotkannya, sehingga parameter yang telah digunakan dalam penelitian ini dapat dikembangkan untuk menjadi model penilaian kesiapan koridor.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank (ADB). 2012. *Transport Efficiency through Logistics Development: Policy Study*. Metro Manila.
- 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*, 4: 43–58.
- Banomyong, R. 2010. *Benchmarking Economic Corridors Logistics Performance: A GMS Border Crossing Observation*. *World Customs Journal*, 4 (1): 29–38.
- Kunaka, C. dan Carruthers, R. 2014. *Trade-and-Transport-Corridor-Management-Toolkit*. Washington, DC: The World Bank.
- Limau, N. dan Venables, A. J. 2000. *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade*. *The World Bank Economic Review*, 15 (3): 451–479.
- McNeil, S., Li, Q., Oswald, M., Gallis, M., Kreh, E., Peterson, Z., dan Skancke, T. 2010a. *Developing an Infrastructure Index–Phase I*. Newark, DE: University of Delaware.
- McNeil, S., Oswald, M., dan Ames, D. 2010b. *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analysis*. Newark, DE: University of Delaware.
- National Research Council (NRC). 1995. *Measuring and Improving Infrastructure Performance: Studies in Infrastructure Technology and Policy*. First Edition. Washington, DC: National Academies Press.
- 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 Nomor 32 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011–2025*. Jakarta.
- Porter, M.E. 1990. *The Competitive Advantage of Nations*. Boston, MA: Harvard Business School.
- 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 Series). (Online), (<https://www.worldbank.org/afr/sstatp>).
- Srivastava, P. 2011. *Regional Corridors Development in Regional Cooperation*. Manila: Asian Development Bank.