

43738

world development report
laporan pembangunan dunia

2009



MENATA ULANG GEOGRAFI EKONOMI



**Penerbit
Salemba Empat**



THE WORLD BANK

world development report 2009
laporan pembangunan dunia 2009

*Menata Ulang
Geografi Ekonomi*



**Penerbit
Salemba Empat**



THE WORLD BANK

Laporan Pembangunan Dunia 2009: Menata Ulang Geografi Ekonomi

World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography

Penerjemah: Dono Sunardi, Chriswan Sungkono

Manajer Penerbitan dan Produksi: Edward Tanujaya

Koordinator Penerbitan dan Produksi: Ariyanto

Editor: Stefanus Rahoyo

Copy Editor: Tim Editor Penerbit Salemba

Tata Letak: Dedy Juni Asmara

Desain Sampul: Zefyr Design Ltd.



Hak Cipta © 2009, Penerbit Salemba Empat

Jl. Raya Lenteng Agung No. 101

Jagakarsa, Jakarta 12610

Telp. : (021) 781 8616

Faks. : (021) 781 8486

Website : <http://www.penerbitsalemba.com>

E-mail : info@penerbitsalemba.com



Copyright © 2008 by The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank

1818 H Street NW

Washington, DC 20433 USA

Telp. : 202-473-1000

Website : <http://www.worldbank.org>

E-mail : feedback@worldbank.org

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, in any form or by any means, electronic or mechanical or transmittal including photocopying, recording, or by any information storage retrieval system, without permission in writing from the publisher.

This work was originally published by The World Bank in English as *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* in 2008. This Bahasa Indonesia translation was arranged by Penerbit Salemba Empat. In case of any discrepancies, the original language shall govern.

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, baik secara elektronik maupun mekanik, termasuk memfotokopi, merekam atau dengan menggunakan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

Buku ini pertama kali diterbitkan dalam bahasa Inggris oleh The World Bank (Bank Dunia) dengan judul: *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* pada tahun 2008. Edisi terjemahan dalam bahasa Indonesia diterbitkan oleh Penerbit Salemba Empat. Jika terjadi ketidaksesuaian, maka buku asli dalam bahasa Inggris yang dianggap benar.

Laporan ini merupakan hasil kerja dari staf The World Bank. Temuan, interpretasi, dan kesimpulan yang ada di dalamnya merupakan tanggung jawab para penulis yang bersangkutan dan tidak berarti mencerminkan pandangan dari Direktur Eksekutif The World Bank atau pemerintahan yang mereka wakili.

The World Bank tidak menjamin keakuratan data yang dimuat dalam Laporan ini. Batas-batas negara, warna, denominasi, dan informasi-informasi lain yang diperlihatkan dalam peta-peta di Laporan ini tidak menyatakan penilaian apa pun dari Bank Dunia mengenai status hukum dari wilayah tersebut maupun dukungan atau penerimaan atas batas-batas tersebut.

World Bank

Laporan Pembangunan Dunia 2009: Menata Ulang Geografi Ekonomi/World Bank

—Jakarta: Salemba Empat, 2009

1 jil., 538 hlm., 19 × 26 cm

ISBN 978-979-061-005-7

1. Ilmu Ekonomi
2. Laporan Pembangunan Dunia
- I. Judul
- II. World Bank

Daftar Isi

<i>Kata Pengantar</i>	<i>xiii</i>
<i>Ucapan Terima Kasih</i>	<i>xv</i>
<i>Daftar Singkatan dan Catatan Data</i>	<i>xvii</i>

<i>Geografi yang bergerak: Sekilas Laporan: Kepadatan, Jarak, dan Penyekatan</i>	<i>xx</i>
--	-----------

Gambaran Umum	1
---------------	---

Panduan untuk Menjelajahi Laporan Ini	47
---------------------------------------	----

<i>Geografi yang bergerak: Mengatasi Jarak di Amerika Utara</i>	<i>64</i>
---	-----------

BAGIAN SATU Meninjau Pembangunan Secara 3-D 69

Bab 1 Kepadatan	71
Definisi Kepadatan	73
Konsentrasi ekonomi—lebih kaya, lebih padat	83
Perbedaan—pedesaan-perkotaan dan dalam kota	90
Perbedaan bagi negara-negara yang mengalami urbanisasi dewasa ini	99
Bab 2 Jarak	107
Definisi jarak	109
Konsentrasi ekonomi di daerah maju	118
Divergensi, kemudian konvergensi—antara daerah-daerah maju dan tertinggal	122
Apa Perbedaan bagi negara berkembang dewasa ini?	132

Bab 3 Penyekatan 137

- Definisi Penyekatan 139
- Konsentrasi ekonomi 150
- Divergensi, kemudian konvergensi 153
- Geografi, globalisasi, dan pembangunan 160
- Perbedaannya untuk negara-negara berkembang saat ini 167

Geografi yang bergerak: Mengatasi Penyekatan di Eropa Barat 170

BAGIAN DUA Menata Geografi Ekonomi 173

Bab 4 Skala Ekonomi dan Aglomerasi 175

- Sebuah pedoman bagi skala ekonomi 178
- Sebuah dunia yang berbeda 183
- Sebuah portofolio tempat 188

Bab 5 Mobilitas Faktor dan Migrasi 203

- Dari merkantilisme menuju globalisasi dan kemudian autarki, lalu kembali lagi 205
- Mobilitas tenaga kerja: belajar dari satu generasi analisis 217
- Kebijakan-kebijakan praktis untuk mengelola migrasi 231

Bab 6 Biaya Transportasi dan Spesialisasi 235

- Apa yang telah terjadi: pengalaman sepanjang dua abad 240
- Biaya transportasi dan skala ekonomi: analisis dua dasawarsa 251
- Apa yang harus dilakukan: kebijakan transportasi di dunia berkembang 257
- Transportasi: Sektor yang semakin penting 265

Geografi yang bergerak: Jarak dan Penyekatan di Asia Timur 268

BAGIAN TIGA Menciptakan Kerangka Baru untuk Perdebatan Kebijakan 273

Bab 7 Konsentrasi tanpa Kemacetan 275

- Prinsip-prinsip untuk mengelola portofolio tempat 278
- Kerangka kerja bagi integrasi 281
- Kerangka kerja aksi 300
- Strategi untuk urbanisasi yang berorientasi luas 318

Bab 8 Kesatuan, Bukan Keceragaman	321
Orang-orang mencari peluang	323
Negara-negara mengupayakan kesatuan	327
Sebuah kerangka kerja kebijakan untuk mengintegrasikan daerah-daerah maju dengan daerah-daerah tertinggal	331
Kerangka kerjanya beraksi	342
Menghindari Balkanisasi: keuntungan politis dari integrasi ekonomi	361
Bab 9 Pemenang tanpa Batasan	365
Integrasi regional untuk meningkatkan skala pasokan, integrasi global untuk meningkatkan skala permintaan	367
Membangun lingkungan terintegrasi: sebuah kerangka	372
Kerangka dalam Pelaksanaan	384
<i>Geografi yang bergerak: Kepadatan, Jarak, dan Penyekatan di Afrika Sub-Sahara</i>	398
Catatan Bibliografi	403
Catatan Akhir	407
Referensi	429
Indikator-indikator Pilihan	465
Indeks	507

Kotak

1. Tiga skala geografis: lokal, nasional, dan internasional 4
2. Tiga dimensi pembangunan: kepadatan, jarak, dan penyekatan 9
3. Perdagangan intraindustri dan input antara 28
4. Pemahaman-pemahaman baru dari analisis selama satu generasi 29
5. Penduduk yang terkonsentrasi namun tidak sesak di daerah barat Cina: Chongqing dan Chengdu 37
- 0.1. Apa yang tidak dibahas dalam Laporan ini 49
- 0.2. Kawasan-kawasan di Laporan ini lebih terperinci daripada pembagian World Bank 52
- 0.3. Pesan Laporan ini bukanlah antipemerataan 57
- 0.4. Wawasan segar dari geografi ekonomi: konsentrasi, konvergensi, dan integrasi 60
 - 1.1. Dua hukum dan satu aturan: regularitas empiris distribusi ukuran kota suatu negara 76
 - 1.2. Portofolio tempat di Korea Selatan 77
 - 1.3. Menghitung indeks aglomerasi 80
 - 1.4. Urbanisasi di Afrika mencerminkan industrialisasi 87
 - 1.5. Urbanisasi dan menyempitnya disparitas desa-kota di Republik Islam Iran 92
 - 1.6. Kawasan kumuh, dulu dan kini 98
 - 1.7. Banyak kota kelas dunia saat ini dulunya dikotori oleh kawasan kumuh 100
 - 2.1. Mendefinisikan suatu area: muskil atau NUTS? 115
 - 2.2. Bagaimana negara maju dan negara berkembang mendefinisikan daerah tertinggal: sebuah survei cepat 116
 - 2.3. Disparitas yang berbahaya: ketika pembagian memperburuk jarak 118
 - 2.4. Memperbaiki disparitas geografis di Jepang pascaperang 126
 - 2.5. Inefisiensi spasial dan runtuhnya Uni Soviet 130
 - 3.1. Pentingnya negara-negara tetangga: integrasi regional dan limpahan pertumbuhan 143
 - 3.2. Batas Bolivia dan Cile—dari lebar lalu menyempit? 146
 - 3.3. Keuntungan karena ukuran 147
 - 3.4. Negara-negara artifisial? 150
 - 3.5. Akses pasar dan pendapatan per kapita 154
 - 3.6. Pentingnya tetangga: Kerucut Selatan versus Eropa Selatan 164
 - 3.7. Pengaruh geografi alamiah pertama: mungkinkah menghapuskan malaria? 166
- 3.8. Integrasi butuh waktu lama, dan manfaatnya tidak bisa dipetik dalam waktu sekejap 169
 - 4.1. Skala ekonomi di dunia yang nyaris tidak nyata: kisah Dongguan, Cina 177
 - 4.2. Berbagi, beradaptasi, dan belajar 179
 - 4.3. Ekonomi aglomerasi di Indonesia 183
 - 4.4. Ketika yang menabur tidak menuai: semakin besarnya interdependensi antarkota 192
 - 4.5. Kota terus berkembang manakala biaya komunikasi turun 194
 - 4.6. Hong Kong, Cina: kekuatan pasar yang menggerakkan, pemerintah tinggal mengikuti 198
 - 4.7. Penemuan dan pembaruan kembali: bagaimana New York menjadi sebuah kota besar 199
 - 5.1. Mobilitas tenaga kerja regional telah menurun di Afrika Sub-Sahara 212
 - 5.2. Migrasi lintas batas nasional didukung di Subkawasan Mekong Besar 213
 - 5.3. Dari memfasilitasi ke melarang dan kemudian ke memfasilitasi (lagi) mobilitas tenaga kerja di Cina 214
 - 5.4. Kebijakan ketenagakerjaan dan sosial menghambat migrasi di Eropa Timur—tidak baik bagi pertumbuhan 219
 - 5.5. Dari Lewis ke Lucas: perspektif ekonomi tentang migrasi telah berubah 222
 - 5.6. Larangan implisit terhadap mobilitas: hak menurut tempat dan divisi di India 225
 - 5.7. Mengapa Selatan AS sangat lambat untuk mengejar ketertinggalan? 228
 - 5.8. Bermigrasi ke kepadatan ekonomi: keputusan yang rasional atau semata-mata karena silau? 232
 - 5.9. Terlalu awal untuk dikisahkan? Dampak emigran Afrika terhadap Afrika 233
- 6.1. Terbesar di dunia: ukuran dan kewajiban sosial Indian Railways? 244
- 6.2. Mesin jet 245
- 6.3. Kotak besar 247
- 6.4. Intervento straordinario Italia: respons tak terduga dari biaya transportasi yang menurun 255
- 6.5. Mobilitas dengan kepadatan di Hong Kong, Cina 256
- 6.6. Tetangga penting, begitu pun kebijakan perdagangan dan transportasi 261
- 6.7. Membuka penyumbat nadi Amerika Latin: biaya transportasi kini lebih penting daripada tarif 266
- 7.1. Apakah pesan-pesan kebijakan dalam Laporan ini antipedesaan? Tidak. 279

- 7.2. Reformasi tanah untuk membangkitkan urbanisasi: membantu villeins di Denmark 283
- 7.3. Mumbai melawan pasar, dan lebih dari separuh penduduk Mumbai tinggal di permukiman kumuh 289
- 7.4. Memperluas cakupan Kota New York 290
- 7.5. Mendorong konsentrasi di Jepang antara 1860 dan 1980: kebijakan-kebijakan konektif spasial untuk Tokyo-Yokohama dan Osaka-Kobe 291
- 7.6. Perubahan iklim membutuhkan bentuk perkotaan yang berbeda, bukan urbanisasi yang lebih lambat 293
- 7.7. Dipercepat, namun tetap dalam urutan yang sama: integrasi spasial di Hong Kong, Cina, abad ke-20 298
- 7.8. Singapura: dari kawasan kumuh menjadi kota dunia 300
- 7.9. Sertifikasi tanah bagi transformasi desa-kota yang berkelanjutan 305
- 7.10. Pasar tanah dalam transisi 306
- 7.11. Memperkuat institusi pasar tanah untuk integrasi desa-kota 307
- 7.12. Menyesuaikan infrastruktur transportasi di Bangkok 311
- 7.13. Kota-kota baru: keluar dari belantara urban, atau katedral di tengah padang gurun? 312
- 7.14. Integrasi desa-kota: Beijing, Guangzhou, dan Shanghai 315
- 7.15. Perbaikan dan pencegahan kawasan kumuh: mana yang berhasil? 317
- 8.1. Apakah pesan-pesan kebijakan dari Laporan ini “anti-desentralisasi”? Tidak. 324
- 8.2. Integrasi Jerman: konvergensi dan konsentrasi dengan tenaga kerja yang bermobilitas 328
- 8.3. Berbagai undang-undang mengupayakan terciptanya kesatuan, bukan keseragaman 330
- 8.4. Satu instrumen untuk satu sasaran: Irlandia menggunakan dana UE untuk konvergensi internasional 332
- 8.5. Pajak untuk melawan ketidaksetaraan spasial? Sistem pajak penghasilan pemerintah federal AS 334
- 8.6. Rendahnya akses pasar di bagian selatan Meksiko yang tertinggal 341
- 8.7. Pendidikan dasar yang universal di Uganda meningkatkan akses ke sekolah-sekolah di daerah-daerah utara 346
- 8.8. Meningkatkan progresivitas spasial dari transfer antarpemerintah Nigeria 348
- 8.9. Mengeksplor dengan pos di Peru—menghubungkan produsen kecil dengan pasar 351
- 8.10. Zona-zona ekonomi khusus mendatangkan pertumbuhan jika mereka mengeksploitasi keunggulan-keunggulan dari kondisi geografi alami dan geografi ekonomi 354
- 9.1. Apakah pesan-pesan kebijakan dari Laporan ini anti-integrasi global? Tidak 368
- 9.2. Diversifikasi produk melalui kerja sama regional 370
- 9.3. Perjanjian kemitraan ekonomi antara UE dan negara-negara Afrika, Karibia, dan Pasifik dapat dibuat lebih baik 373
- 9.4. Integrasi di Asia Tengah 391
- 9.5. Mengintegrasikan Pulau-pulau Pasifik yang kecil dan berjauhan dengan pasar dunia 392
- 9.6. Sebuah kontrak dengan Afrika? Pemberian dan pemanfaatan tantangan pembangunan dunia yang terbesar. 396

Figur

- G0.1 Laporan ini dapat dibaca secara horizontal, bagian demi bagian—atau secara vertikal, kebijakan demi kebijakan xxv
- 1 Pada ketiga skala geografis, pola-pola konsentrasi aktivitas ekonomi didapati serupa 12
- 2 Pada ketiga skala geografis, pola-pola konvergensi dalam standar hidup didapati mirip 15
- 3 Pengembang-pengembang yang selanjutnya menghadapi dunia yang berbeda 17
- 4 Perdagangan intraindustri tinggi di Amerika Utara, Eropa Barat, Oseania, dan Asia Timur 26
- 5 Pernah ada sebelumnya: laju urbanisasi sekarang ini memiliki preseden 34
- 6 Konvergensi geografis yang lebih cepat dalam standar hidup dasar di Malaysia 38
- 7 Asia Timur Laut, Tenggara, dan Selatan mengejar negara-negara maju 41
- 0.1 Panduan untuk pembaca 62
- 1.1 Portofolio tempat berubah dari dikotomi menjadi kontinum 75
- 1.2 Hampir menjadi sebuah hukum: Distribusi ukuran relatif dari permukiman tetap stabil dari waktu ke waktu 75
- 1.3 Indeks aglomerasi membantu membandingkan urbanisasi dari satu negara ke negara lain 84
- 1.4 Semakin kaya sebuah negara, semakin terkonsentrasi massa ekonominya 85

- 1.5 Negara-negara berkembang memiliki laju urbanisasi yang serupa dengan negara-negara yang berkembang pada waktu sebelumnya 85
- 1.6 Kepadatan mengalami intensifikasi yang cepat selama fase awal urbanisasi sebelum kemudian melambat dan membentuk pola mendatar 87
- 1.7 Persentase penduduk yang tinggal di aglomerasi kota meningkat seiring tingkat pembangunan 88
- 1.8 Konsentrasi geografis penduduk, produk bruto, dan konsumsi rumah tangga meningkat tajam seiring pembangunan, kemudian menjadi stabil 89
- 1.9 Disparitas PDB per kapita kota-desa cenderung lebih kecil di negara-negara OECD yang lebih kaya 93
- 1.10 Gap konsumsi per kapita desa-kota menyempit berkat urbanisasi 94
- 1.11 Bahkan di tingkat subnasional, disparitas desa-kota turun ketika kepadatan meningkat 96
- 1.12 Kawasan kumuh bertambah seiring laju urbanisasi, lalu menyusut ketika persentase kota meningkat 96
- 1.13 Laju urbanisasi memiliki presedennya 102
- 1.14 Peningkatan populasi di wilayah-wilayah perkotaan negara berkembang jauh lebih besar 103
- 2.1 Aktivitas manufaktur di Indonesia berkembang pesat di area-area yang dari sisi jarak ekonomi lebih dekat dengan kepadatan 112
- 2.2 Peningkatan kepadatan massa ekonomi menyertai pembangunan selama berpuluh-puluh tahun, bahkan berabad-abad 120
- 2.3 Ukuran-ukuran yang didasarkan pada laporan nasional, survei rumah tangga, dan data ekonomi yang diskalakan secara geografis menegaskan pola historis tentang meningkatnya konsentrasi massa ekonomi seiring tahapan pembangunan 121
- 2.4 Ketidakmerataan spasial meningkat dan tetap tinggi sebelum secara perlahan menurun ketika PDB per kapita suatu negara mencapai \$10.000 124
- 2.5 Disparitas pendapatan dan upah subnasional bertahan selama lebih dari 70 tahun di Kanada dan Prancis 124
- 2.6 Disparitas spasial lambat laun menyempit di Eropa sejak Perang Dunia II 125
- 2.7 Perbandingan kontemporer berbagai negara yang menunjukkan bahwa disparitas kesejahteraan antarwilayah subnasional turun seiring pembangunan ekonomi 127
- 2.8 Pertumbuhan ekonomi di Asia Timur dan Eropa Timur lebih cepat daripada pertumbuhan dunia 128
- 2.9 Disparitas produk per kapita bruto telah meningkat antara daerah-daerah maju dan tertinggal di Asia Tenggara 128
- 2.10 Ketidakmerataan produk bruto provinsial per kapita di Cina terus meningkat sejak tahun 1990 129
- 2.11 Disparitas pendapatan melebar ketika negara-negara Eropa Timur beralih dari sistem perekonomian terpusat ke sistem perekonomian pasar 131
- 2.12 Di Malaysia, konvergensi geografis dalam kesejahteraan dasar menyertai pertumbuhan ekonomi 132
- 2.13 Negara-negara berkembang dewasa ini menghadapi dunia yang lebih terintegrasi 134
- 3.1 Jumlah batas antarbangsa naik tiga kali lipat selama 50 tahun terakhir 138
- 3.2 Negara-negara kaya cenderung memiliki restriksi batas yang lebih rendah daripada negara-negara miskin 141
- 3.3 Tarif rata-rata tertinggi ada di Afrika, Asia Selatan, dan Asia Barat 142
- 3.4 Hambatan modal tertinggi ada di Afrika, Asia Selatan, dan Asia Tengah 142
- 3.5 Warga dari negara yang lebih kaya melengkapi lebih sedikit persyaratan untuk mendapatkan visa 144
- 3.6 Secara global, keragaman bahasa paling tinggi terdapat di dekat garis khatulistiwa 148
- 3.7 Peningkatan konsentrasi terjadi di tataran global, kemudian disusul oleh kondisi mendatar (*leveling off*) 151
- 3.8 Hanya Asia yang sumbangannya terhadap PDB dunia naik secara signifikan sejak tahun 1980 153
- 3.9 Pengaruh jarak antara Brasil dan para mitra dagangnya tetap tinggi 154
- 3.10 Hasil pendidikan telah meningkat 156
- 3.11 Asia Timur dan Asia Selatan menjadi dua kawasan yang bisa mengejar 157
- 3.12 Umur harapan hidup menurun tajam di banyak negara Afrika 157

- 3.13 Pendidikan telah menjadi semakin setara sejak 1980-an 158
- 3.14 Pendapatan per kapita telah sedikit mengalami divergensi global, 1950–2006 159
- 3.15 Divergensi, kemudian konvergensi di Asia Timur, 1950–2006 159
- 3.16 Pengalaman pertumbuhan di Asia Timur memiliki dua fase yang berbeda 160
- 3.17 Asia Barat dan Eropa Timur kurang terintegrasi—dan kurang mengalami konvergensi 161
- 3.18 Meksiko dan negara-negara ALK lain tidak tertinggal terlampaui jauh dari Amerika Serikat 162
- G2.1 Tangga menuju sukses 171
- G2.2 Dampak-dampak perbatasan antara Uni Eropa dan Amerika Serikat tetap lebih dari dua kali lipat dibandingkan di dalam Uni Eropa 171
- 4.1 Premi urban untuk konsumsi rumah tangga yang luar biasa 197
- 5.1 Arus modal internasional menunjukkan peningkatan sejak 1970-an 206
- 5.2 Sebagian besar modal kini mengalir sebagai investasi langsung 206
- 5.3 Kaum migran dari Asia Timur, Amerika Latin, serta Timur Tengah dan Afrika Utara terutama pergi ke negara-negara OECD, tetapi sebagian besar migran di Asia Selatan dan Afrika Sub-Sahara tetap berada tak jauh dari negara asal mereka 211
- 5.4 Di Amerika Latin dan Karibia, kaum migran internal lebih terdidik daripada mereka yang tidak bermigrasi 217
- 5.5 Kaum migran internal lebih terdidik daripada para pekerja di tempat di mana mereka pindah 218
- 5.6 Migrasi dari negara-negara berkembang semakin didominasi tenaga kerja terampil 220
- 5.7 Mobilitas tenaga kerja internal dan pertumbuhan ekonomi berjalan beriringan 224
- 5.8 Kaum migran lebih banyak yang bekerja daripada penduduk asli 227
- 6.1 Perdagangan intraindustri menjadi semakin penting untuk semua jenis barang, tetapi tidak di seluruh kawasan dunia 237
- 6.2 Biaya kirim melalui udara turun lebih sedikit daripada biaya kirim lewat laut 249
- 6.3 Biaya komunikasi telah turun menjadi sepersekiannya saja dari satu dasawarsa yang lalu 250
- 6.4 Jarak telah menjadi penghambat yang semakin besar, sebaliknya dengan penyekatan 253
- 6.5 Perdagangan intraindustri global tidak lagi terbatas pada negara-negara kaya 253
- 6.6 Sepertujuh emisi CO₂ disumbang oleh transportasi 264
- 7.1 Perkiraan pertumbuhan kota terlalu membesar-besarkan 276
- 7.2 Dimensinya bertambah seiring tingkat urbanisasi 280
- 8.1 Prancis mendapatkan keuntungan dari naiknya konsentrasi produksi ekonomi dan turunnya disparitas spasial dalam pendapatan siap pakai 333
- 8.2 Standar hidup dapat sangat berbeda antara daerah-daerah tertinggal dan daerah-daerah maju 347

Tabel

- 1 Kepadatan paling penting secara lokal, jarak secara nasional, dan penyekatan secara internasional 10
- 2 Aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi adalah kekuatan yang paling penting—dan lahan, tenaga kerja, serta input antara adalah pasar-pasar faktor produksi yang paling sensitif 31
- 3 “Satu I untuk satu D?” Suatu aturan umum untuk mengalibrasikan respons kebijakan 33
- 1.1 Ukuran permukiman kota meningkat seiring dengan pembangunan 89
- 1.2 Disparitas pendapatan, kekayaan, dan konsumsi desa-kota menjadi ciri pembangunan selama dua abad terakhir 94
- 1.3 Disparitas layanan dasar desa-kota menyempit seiring pembangunan 95
- 2.1 Perbandingan daerah administratif, statistik, dan geografis terhadap peningkatan konsentrasi spasial aktivitas ekonomi yang terjadi seiring dengan pembangunan 123
- 2.2 Ketidakerataan spasial bervariasi menurut fase-fase pembangunan 125
- 2.3 Survei rumah tangga dan data mengenai produk bruto subnasional mendukung pola penurunan disparitas spasial dalam hal kesejahteraan seiring dengan pembangunan 128
- 3.1 Konsentrasi PDB dan pertumbuhan penduduk berubah antara tahun 1820 dan 1998 151
- 3.2 PDB per kapita meningkat sepuluh kali lipat, 1500–1998 155

- 4.1 Selusin skala ekonomi 178
- 4.2 Ekonomi skala internal rendah di industri ringan dan tinggi di industri berat 180
- 4.3 Ekonomi skala menguat seiring kepadatan dan melemah seiring jarak 187
- 4.4 Kemajuan teoretis selama tiga puluh tahun menyadari pentingnya ekonomi skala 189
- 4.5 Ekonomi aglomerasi beragam menurut ukuran dan profil kota, dan menurut siklus hidup industri 190
- 5.1 Pada akhir abad ke-19, sebagian besar kaum migran internasional datang dari negara-negara Eropa yang lebih makmur 208
- 5.2 Arus tenaga kerja internasional terbesar adalah antarnegara tetangga 209
- 5.3 Tingkat mobilitas tenaga kerja sangat beragam di kawasan-kawasan dunia berkembang 216
- 5.4 Kebanyakan migran pindah karena alasan-alasan ekonomi, namun banyak pula yang terpaksa pindah karena layanan publik yang buruk 231
- 5.5 Kebijakan praktis terhadap migrasi mengakui manfaat aglomerasi 234
- 6.1 Harga, biaya, dan margin laba seluruhnya tinggi dalam koridor transportasi Afrika 259
- 6.2 Biaya waktu internasional untuk melintas batas nasional paling tinggi terjadi di Asia Tengah, Afrika Tengah, Afrika Timur, dan Afrika Bagian Selatan 262
- 7.1 Sebuah instrumen per dimensi—sebuah kerangka kerja sederhana untuk kebijakan urbanisasi 301
- 7.2 Intervensi untuk mengintegrasikan kaum miskin kota cukup berhasil 318
- 8.1 Satu instrumen per dimensi—kerangka kerja untuk kebijakan pembangunan daerah, teritorial, atau regional 343
- 8.2 Pengalaman OECD dengan insentif untuk merangsang daerah-daerah tertinggal telah mengalami perkembangan 358
- 8.3 Sejumlah instrumen yang telah digunakan oleh pemerintah untuk menciptakan massa ekonomi di daerah tertinggal, dengan hasil yang tidak terlalu memuaskan 361
- 8.4 Menilai kinerja dari kebijakan-kebijakan pembangunan daerah 363
- 9.1 Beberapa perjanjian regional yang mengatur mobilitas tenaga kerja secara penuh 375
- 9.2 Afrika Sub-Sahara, Asia Selatan, dan Timur Tengah, serta Afrika Utara merupakan kawasan yang menghadapi kendala paling besar akibat infrastruktur yang tidak andal, sedangkan Asia Timur paling kecil 376
- 9.3 “Barang-barang klub” regional dapat dengan mudah disediakan karena pengecualian tanpa biaya dimungkinkan 379
- 9.4 Instrumen per dimensi—kerangka sederhana untuk mengukur integrasi regional 383
- G4.1 Kawasan-kawasan paling terpencil dan terpisahkan—perdagangan dan transportasi mahal 401
- A1. Geografi dan akses 470
- A2. Urbanisasi 473
- A3. Pembangunan teritorial 476
- A4. Integrasi internasional 478
- A5. Indikator-indikator lain 481
- Klasifikasi status ekonomi berdasarkan kawasan dan pendapatan, tahun fiskal 2009 488
1. Indikator-indikator penting pembangunan 489
2. Tujuan Pembangunan Milenium: memberantas kemiskinan dan meningkatkan kualitas hidup 491
3. Kegiatan Ekonomi 493
4. Perdagangan, bantuan, dan keuangan 495
5. Indikator-indikator penting untuk perekonomian lainnya 497

Peta

- G0.1 Kepadatan—mengapa tinggal dekat Tokyo itu menguntungkan xx
- G0.2 Jarak—mengapa rakyat Amerika harus memiliki mobilitas tinggi xxi
- G0.3 Penyekatan—apa yang mencegah terjadinya kemajuan di Afrika, tidak demikian di Eropa Barat xxi
- G0.4 Bagaimana pasar memandang dunia xxii
- 1 Tiga tantangan terbesar bagi pembangunan—pada skala geografis lokal, nasional, dan internasional 6
- 2 Permukiman-permukiman yang besarnya berbeda-beda memfasilitasi skala-skala ekonomi yang berbeda pula 19
- 3 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Meskipun adanya hambatan-hambatan, jutaan pekerja Cina telah bermigrasi 22

- 4 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Ribuan pekerja muda di Brasil pindah supaya lebih dekat ke kepadatan ekonomi 23
- 5 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Migrasi di India sejauh ini tidak terlalu bersemangat 23
- 6 Seiring urbanisasi bergerak maju, kebijakan-kebijakan harus berkembang 35
- 7 Tiga jenis negara, tantangan-tantangan yang berbeda untuk pembangunan daerah 39
- 8 Akses pasar membedakan kawasan-kawasan di dunia 43
- 0.1 Tiga skala geografis—daerah, negara, dan kawasan 51
- G1.1 Pusat geografis dari titik berat populasi AS bergeser 1.371 kilometer antara tahun 1790 dan 2000 64
- G1.2 Kota-kota besar Amerika terletak di kawasan Timur Laut dan pada kedua pesisir pantainya 65
 - 1.1 Lanskap massa ekonomi tidak rata, bahkan di sebuah negara kecil seperti Belgia 75
 - 1.2 Pembagian Lokal—disparitas geografis dalam kota bisa jadi cukup besar 97
 - 2.1 Akses ke pasar sulit 110
 - 2.2 Jarak bisa panjang bahkan di dunia maju 111
 - 2.3 Daerah pedalaman-tertinggal di Vietnam memiliki tingkat kemiskinan yang lebih tinggi, tetapi massa kemiskinannya lebih besar di kawasan pesisirnya yang maju 117
 - 2.4 Tingkat kemiskinan yang tinggi ditemukan di kawasan Honduras timur yang jauh, tetapi massa kemiskinan terkonsentrasi di dua daerah metropolitannya, Tegucigalpa dan San Pedro Sula 119
- 2.5 Industri ekspor terkonsentrasi di wilayah pesisir untuk meminimalkan jarak ke pasar global 135
- 3.1 PDB global terkonsentrasi di beberapa kawasan dunia, 2006 138
- 3.2 Beberapa batas jauh lebih lebar daripada yang lain 140
- 3.3 Empat puluh tiga negara di dunia tidak memiliki akses langsung ke pantai 147
- 3.4 Keragaman bahasa sangat tinggi di Afrika 148
- G2.1 Penyekatan di kawasan Eropa Barat secara bertahap mulai berkurang 170
- 6.1 Perdagangan laut yang sibuk di Utara, dan lumayan sepi di Selatan 238
 - 6.2 Melintas batas atau memanjat tembok? 260
- G3.1 Asia yang terpecah-belah: konflik-konflik pada pertengahan abad ke-19 269
- G3.2 Asia yang terintegrasi: perdagangan pada akhir abad ke-20 270
 - 7.1. Korea Selatan—tiga wilayah dengan tahap-tahap urbanisasi yang berbeda 302
 - 7.2. Cina—tiga wilayah dengan tahap urbanisasi yang berbeda 304
 - 7.3. Desentralisasi dan lokalisasi ekonomi di Daegu 308
 - 7.4. Changsa, Zhuzhou, dan Xiangtan—infrastruktur konektif secara spasial dalam area dua dimensi 309
 - 7.5. *Transmilénio* Bogotá telah membantu mengintegrasikan masyarakat miskin 313
 - 7.6. Kepadatan ekonomi di Seoul dan kota-kota lain di Korea Selatan 313
 - 8.1 Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di daerah pedalaman Cina bagian barat, tetapi jumlah orang miskin terbanyak adalah di dekat kepadatan ekonomi di bagian timur 325
 - 8.2 Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di bagian Timur Laut dan daerah Amazon di Brasil, tetapi rakyat miskinnya berkumpul di daerah-daerah sepanjang pesisir 326
 - 8.3 Baik tingkat kemiskinan maupun massa kemiskinan nilainya tinggi di beberapa negara bagian yang terbelakang di India 327
 - 8.4 Di Federasi Rusia, kepadatan penduduk tertinggi terjadi di bagian barat yang ekonominya aktif dan iklimnya lebih hangat, tetapi suatu warisan komunis telah membuat orang-orang tetap tinggal di daerah-daerah pedalaman yang dingin 338
 - 8.5 Di Laos, tingkat kemiskinan tinggi terjadi di luar kawasan ibu kota, tetapi rakyat miskinnya tersebar di komunitas-komunitas yang terpencil 339
 - 8.6 Di Republik Arab Mesir, kepadatan penduduknya tinggi di daerah-daerah tertinggal, dan infrastruktur konektif dibutuhkan untuk membantu integrasi spasial 342
 - 9.1 Cakupan komunikasi layanan telepon seluler telah meningkat pesat di Afrika 377
 - 9.2 Kepadatan, jarak, dan penyekatan merupakan kombinasi yang menentukan akses ke pasar 381

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 9.3 Akses potensial ke pasar dunia utama yang membedakan wilayah dunia berkembang | 382 | 9.6 Afrika Barat memiliki potensi untuk pembangunan industri berbasis kapas | 394 |
| 9.4 Membangun infrastruktur regional di Afrika Selatan | 389 | G4.1 Garis-garis batas di Afrika ditentukan sebelum Perang Dunia I | 400 |
| 9.5 Kota-kota kembar untuk integrasi lokal | 393 | | |

Kata Pengantar

Produksi terpusat di kota-kota besar, provinsi-provinsi utama, dan negara-negara yang makmur. Separuh dari hasil produksi dunia berasal dari 1,5 persen dari luas wilayah dunia. Kota Kairo, misalnya, menghasilkan lebih dari separuh PDB Mesir, dengan hanya memanfaatkan 0,5 persen dari luas wilayah kota itu. Tiga negara bagian Brasil di daerah tengah selatan merupakan 15 persen dari luas wilayah negara itu, namun mengontribusikan lebih dari separuh hasil produksi. Sedangkan Amerika Utara, Uni Eropa, serta Jepang—yang jumlah penduduknya kurang dari satu miliar jiwa—memiliki tiga perempat dari kemakmuran dunia.

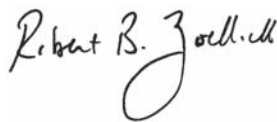
Namun konsentrasi ekonomi semacam ini meninggalkan beberapa bagian populasi di belakang. Di Brasil, Cina, dan India misalnya, negara bagian atau provinsi yang tertinggal memiliki angka kemiskinan sebesar lebih dari dua kali lipat bila dibandingkan negara bagian atau provinsi yang dinamis. Lebih dari dua pertiga penduduk miskin yang ada di belahan dunia yang berkembang ada di pedesaan. Satu miliar jiwa manusia, yang bertempat tinggal di negara-negara termiskin dan paling terisolasi, yang kebanyakan berada di Afrika Sub-Sahara, Asia Selatan, dan Asia Tengah, bertahan hidup dengan hanya kurang dari 2 persen kemakmuran dunia.

Orang-orang yang secara geografis tersisihkan ini setiap harinya menghadapi kenyataan bahwa pembangunan tidak membawa kemakmuran ekonomi di mana pun secara tiba-tiba; pasar lebih menyukai beberapa tempat ketimbang yang lain. Namun produksi yang tersebar secara lebih luas tidak otomatis akan menghasilkan kemakmuran. Negara-negara yang sukses secara ekonomi memfasilitasi konsentrasi produksi dan sekaligus menetapkan kebijakan yang membuat standar kehidupan manusia—dalam hal gizi, pendidikan, kesehatan, dan sanitasi—lebih seragam di seluruh penjuru dunia. Untuk memperoleh manfaat dari konsentrasi ekonomi dan konvergensi sosial memerlukan aksi kebijakan yang ditujukan pada integrasi ekonomi.

Integrasi sebaiknya dimulai dengan institusi yang memastikan akses ke layanan dasar seperti pendidikan dasar, layanan kesehatan dasar, sanitasi yang memadai, dan air minum yang bersih untuk setiap orang. Ketika proses integrasi menjadi semakin rumit, kebijakan yang adaptif harus mencakup jalan raya, jalur kereta api, bandar udara, pelabuhan dan sistem komunikasi yang memfasilitasi mobilitas barang, jasa, orang, dan ide-ide baik secara lokal, nasional, maupun internasional. Untuk tempat-tempat dengan proses integrasi yang paling keras, baik akibat alasan sosial maupun politis, respons yang diajukan seharusnya bersifat komprehensif namun seimbang, dengan institusi yang menyatukan, infrastruktur yang menghubungkan, dan intervensi yang menetapkan target, seperti program peningkatan daerah kumuh atau insentif bagi produsen untuk memilih lokasi di wilayah tertentu.

Dengan menggunakan prinsip-prinsip ini, *Laporan Pembangunan Dunia 2009*, yang merupakan laporan ke-31 dari seri laporan pembangunan, membingkai ulang debat kebijakan mengenai urbanisasi, pembangunan teritorial, dan integrasi regional. Laporan ini menganalisis pengalaman-pengalaman awal dari negara-negara maju dan menyimpulkan implikasi praktis bagi kebijakan urbanisasi di negara-negara berkembang saat ini. Bagi negara-negara termiskin di Afrika dan Asia, yang tidak berbatasan dengan laut atau malahan terisolasi dari pasar dunia, Laporan ini membahas pendekatan yang menjanjikan berupa integrasi regional yang menggabungkan kerja sama institusional, infrastruktur bersama, dan insentif khusus. Untuk menumbuhkan perekonomian berpendapatan menengah, kemakmuran yang bersifat umum membuat wilayah-wilayah yang menghadapi kemiskinan secara permanen tetap tak terjamah. Bagi negara-negara tersebut, Laporan ini menyarankan strategi untuk mendorong integrasi domestik dan membantu kaum miskin di wilayah-wilayah yang kurang beruntung.

Saya menaruh harapan bahwa *Menata Ulang Geografi Ekonomi* akan mendorong pembahasan-pembahasan yang banyak dibutuhkan mengenai keinginan akan “pertumbuhan yang seimbang,” yang terbukti masih sulit dicapai. Dengan memberikan informasi terhadap beberapa perdebatan kebijakan yang penting, pada akhirnya perdebatan akan menghasilkan pembangunan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.



Robert B. Zoellick.
Presiden

Ucapan Terima Kasih

Laporan ini dipersiapkan oleh sebuah tim yang dipimpin oleh Indermit S. Gill, dengan anggota yang terdiri atas Souleymane Coulibaly, Uwe Deichmann, Maria Emilia Freire, Chorching Goh, Andreas Kopp, Somik V. Lall, Claudio E. Montenegro, Truman Packard, dan Hirotsugu Uchida. Kontribusi-kontribusi yang sangat berarti diberikan oleh Homi Kharas, Marisela Montoliu Munoz, Andrew Nelson, Mark Roberts, Sebastian Vollmer, dan Fang Xu. Tim ini dibantu oleh Eduardo S.F. Alves, Maximilian Hirn, dan Catalina Tejada.

Bagian penyuntingan diwakili oleh Bruce Ross-Larson, yang juga menjabat sebagai editor ketua.

James Collins dan timnya di Zefyr Design Ltd., London, berperan membuat tata letak grafis bagian isi dan desain sampul buku. Peta-peta dibuat oleh Unit Peta Bank Dunia. Desain dan produksi buku dikoordinasi oleh Kantor Penerbit Bank Dunia, di bawah pengawasan Stephen McGroarty, Susan Graham, dan Andreas Ménézes.

Laporan Pembangunan Dunia (LPD) 2009 disponsori oleh Development Economics Vice Presidency (DEC) dan Sustainable Development Network (SDN). Pengerjaan Laporan berada di bawah bimbingan François Bourguignon, Alan H. Gelb, dan Justin Yifu Lin, Senior Vice President DEC pada tahapan-tahapan produksi yang beragam dan penyebaran laporan ini, dan Katherine Sierra, Vice President SDN. Jean-Jacques Dethier, Jeffrey Lewis, Claudia Paz Sepulveda, Laszlo Lovei, dan Antonio Estache juga menyumbangkan saran-saran yang berharga.

President Bank Dunia, Robert B. Zoellick dan Paul D. Wolfowitz, memberikan petunjuk dan saran-saran, dan Managing Director, Graeme Wheeler, merupakan sumber dukungan yang tak ternilai bagi tim ini.

Dua panel penasihat memberikan saran yang bagus sekali dalam semua tahapan Laporan ini. Panel Akademis diketuai oleh Chief Economist dan Senior Vice President DEC, dengan anggota yang terdiri atas François Bourguignon, Paul Collier, Masahisa Fujita, Vernon Henderson, Philippe Martin, Ravi Kanbur, Lord Nicholas Stern, dan Anthony Venables. Panel Pembuat Kebijakan diketuai oleh Vice President SDN, dengan anggota yang terdiri atas Lobna Abdellatif Ahmed, Newai Gebreab, Jerzy Kwiecinski, Shantong Li, Katharina Mathernova, Charbel Nahas, Enrique Peñalosa, Carolina Renteria, Kamal Siddiqui, Jorge Wilhelm, dan Natalia Zubarevich.

Mereka yang berasal dari luar maupun dari dalam Bank Dunia sendiri telah menyumbangkan berbagai komentar dan saran. Tim sangat memperoleh manfaat dari banyak konsultasi, pertemuan, dan *workshop* regional yang dilaksanakan secara lokal dan di Côte d'Ivoire, Jerman, Finlandia, Prancis, India, Jepang, Norwegia, Rusia, Afrika Selatan, Swedia, Tanzania, Turki, dan Inggris. Tim ingin mengucapkan terima kasih kepada para partisipan dari *workshop* ini dan yang lain, konferensi video, dan diskusi *online*, yang melibatkan para akademisi, peneliti kebijakan, pejabat

pemerintahan, serta staf nonpemerintahan, masyarakat sipil, dan organisasi sektor swasta.

Tim ingin mengucapkan terima kasih atas dukungan yang berlimpah dari Department for International Development Inggris, multidonor Knowledge for Change Program (KCP), Pemerintah Norwegia, Japan Policy and Human Resources Development Trust Fund, Institute for Environment and Sustainability pada Joint Research Center Komisi Eropa, Kementerian Federal untuk Kerja Sama Ekonomi, dan William and Flora Hewlett Foundation.

Rebecca Sugui menjabat sebagai asisten eksekutif senior dari tim, Ofelia Valladolid menjabat sebagai asisten program, serta Jason Victor dan Maria Hazel Macadangdang sebagai asisten tim. Sementara itu, jabatan asisten manajemen sumber daya ditempati oleh Evangeline Santo Domingo.

Daftar Singkatan dan Catatan Data

Daftar singkatan

ACP	<i>Africa, Caribbean, and Pacific</i> (Afrika, Karibia, dan Pasifik)
AMU	<i>Arab Maghreb Union</i> (Uni Maghreb Arab)
ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i> (Perhimpunan Bangsa-bangsa Asia Tenggara—PERBARA)
BELDES	<i>Municipal Infrastructure Support Project, Turki</i> (Proyek Pendukung Prasarana Kota)
CACM	<i>Central American Common Market</i> (Pasar Bersama Amerika Tengah)
CARICOM	<i>Caribbean Community</i> (Masyarakat Karibia)
CEFTA	<i>Central European Free Trade Agreement</i> (Perjanjian Perdagangan Bebas Eropa Tengah)
CESIN	<i>Center for International Earth Science Information Network</i> (Pusat Jaringan Informasi Pengetahuan Bumi Internasional)
CKLN	<i>Caribbean Knowledge and Learning Network</i> (Jaringan Pembelajaran dan Ilmu Pengetahuan Karibia)
DR-CAFTA	<i>Dominican Republic-Central America Free Trade Agreement</i> (Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Tengah-Republik Dominika)
EAC	<i>East African Community</i> (Masyarakat Afrika Timur)
EAP	<i>East Asia and the Pacific</i> (Asia Timur dan Pasifik)
ECA	<i>Europe and Central Asia</i> (Eropa dan Asia Tengah)
ECOWAS	<i>Economic Community of West African States</i> (Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Barat)
ECSC	<i>European Coal and Steel Community</i> (Komunitas Batubara dan Baja Eropa)
ECTEL	<i>Eastern Caribbean Telecommunications Authority</i> (Otoritas Telekomunikasi Karibia Timur)
EEC	<i>European Economic Community</i> (Masyarakat Ekonomi Eropa—MEE)
EMU	<i>European Monetary Union</i> (Persatuan Moneter Eropa)
ENEA	<i>Ecole nationale d'économie appliquée, Dakar</i>
ENSEA	<i>Ecole Nationale de Statistique et d'Économie Appliquée, Abidjan</i>
EPA	<i>economic partnership agreements</i> (perjanjian kemitraan ekonomi)
EU	<i>European Union</i> (Uni Eropa)
FDI	<i>foreign direct investment</i> (investasi asing langsung)
FEU	<i>forty-foot equivalent units</i> (unit-unit ekuivalen 40 kaki)
GATS	<i>General Agreement on Trade in Services</i> (Perjanjian Umum Perdagangan dalam Pelayanan)
GDP	<i>gross domestic product</i> (produk domestik bruto—PDB)
GIS	<i>geographic information system</i> (sistem informasi geografi)
GNI	<i>gross national income</i> (pendapatan nasional bruto—PNB)
GRP	<i>gross regional product</i> (produk regional bruto)
GRUMP	<i>Global Rural-Urban Mapping Project</i> (Proyek Pemetaan Kota-Desa Global)
IBRD	<i>International Bank for Reconstruction and Development</i> (Bank Internasional untuk Rekonstruksi dan Pembangunan)

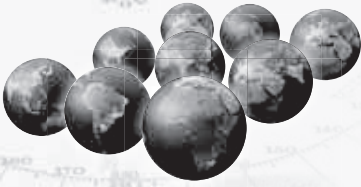
ICT	<i>information and communication technology</i> (teknologi informasi dan komunikasi)
IDA	<i>International Development Association</i> (Asosiasi Pembangunan Internasional)
IIED	<i>International Institute for Environment and Development, UK</i> (Institut Lingkungan dan Pembangunan Internasional, Inggris)
INEGI	<i>Instituto Nacional de Estadística y Geografía</i>
IOM	<i>International Organization of Immigration</i> (Organisasi Imigrasi Internasional)
ISSEA	<i>Institut sous-regional de statistique et d'économie appliqué, Yaoundé</i>
IT	<i>information technology</i> (teknologi informasi)
KÖYDES	<i>Village Infrastructure Support Project, Turkey</i> (Proyek Pendukung Prasarana Pedesaan, Turki)
MERCOSUR	<i>Southern Common Market, Latin America</i> (Pasar Bersama Bagian Selatan, Amerika latin)
NAFTA	<i>North American Free Trade Agreement</i> (Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara)
NEPAD	<i>New Partnership for Africa's Development</i> (Kemitraan Baru untuk Pembangunan Afrika)
NSDP	<i>National Slum Development Program, India</i> (Program Pembangunan Permukiman Kumuh Nasional, India)
NUTS	<i>Nomenclature of Territorial Units for Statistics</i> (Nomenklatur Unit-unit Teritorial untuk Statistik)
OECD	<i>Organization for Economic Co-operation and Development</i> (Organisasi Pembangunan dan Kerja Sama Ekonomi)
OEEC	<i>Organization for European Cooperation</i> (Organisasi Kerja Sama Eropa)
PAFTA	<i>Pan-Arab Free Trade Area</i> (Wilayah Perdagangan Bebas Pan-Arab)
PPS	<i>purchasing power standard</i> (standar daya beli)
R&D	<i>research and development</i> (penelitian dan pengembangan)
RASCOM	<i>Regional African Satellite Communication Organization</i> (Organisasi Satelit Komunikasi Regional Afrika)
SADC	<i>Southern African Development Community</i> (Komunitas Pembangunan Afrika Bagian Selatan)
SAR	<i>South Asia region</i> (wilayah Asia Selatan)
SASEC	<i>South Asia Sub-regional Economic Cooperation</i> (Kerja Sama Ekonomi Sub-regional Asia Selatan)
SEZ	<i>special economic zone</i> (zona ekonomi khusus)
SIC	<i>Standard Industrial Classification</i> (Klasifikasi Industri Standar)
SPARTECA	<i>South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement</i> (Perjanjian Kerja Sama Ekonomi dan Perdagangan Regional Pasifik Selatan)
TFU	<i>twenty-foot equivalent units</i> (unit-unit ekuivalen 20 kaki)
TFP	<i>total factor productivity</i> (produktivitas faktor total)
UPE	<i>universal primary education</i> (pendidikan primer universal)
VAMBAY	<i>Valmiki Ambedkar Awas Yojana</i>
WAEMU	<i>West African Economic and Monetary Union</i> (Persatuan Ekonomi dan Moneter Afrika Barat)
WTO	<i>World Trade Organization</i> (Organisasi Perdagangan Dunia)

Catatan data

Negara-negara yang termasuk dalam pengelompokan regional dan pendapatan dalam Laporan ini terdapat di tabel Klasifikasi Ekonomi yang berada di bagian akhir Indikator-indikator Pembangunan Dunia Pilihan. Klasifikasi pendapatan didasarkan pada pendapatan nasional bruto (PNB) per kapita; batasan klasifikasi pendapatan dalam edisi ini dapat dijumpai di Pendahuluan Indikator-indikator Pembangunan Dunia. Rata-rata kelompok yang dilaporkan di gambar-gambar dan tabel adalah rata-rata yang tidak ditimbang dari negara-negara dalam kelompok itu, kecuali ditulis sebaliknya.

Penggunaan kata *negara* untuk menunjuk pada ekonomi menyatakan tidak ada pendapat dari Bank Dunia mengenai status wilayah yang legal atau lainnya. Istilah *negara berkembang* mencakup pada negara-negara dengan pendapatan sedang dan rendah dan oleh karena itu, dapat mencakup ekonomi-ekonomi dalam transisi dari perencanaan pusat, sebagai soal kenyamanan. Istilah *negara berkembang* dapat digunakan sebagai soal kenyamanan untuk menunjuk pada negara-negara berpendapatan tinggi.

Bilangan dolar adalah mata uang dolar Amerika, kecuali ditentukan. *Miliar* berarti 1.000 juta; *triliun* berarti 1.000 miliar.



Sekilas Laporan: Kepadatan, Jarak, dan Penyekatan

Kota-kota yang bertumbuh, orang-orang dengan mobilitas yang semakin tinggi, dan produk-produk yang semakin terspesialisasi adalah penting untuk pembangunan. Perubahan ini sangat jelas terlihat pada negara-negara di Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timur Laut. Akan tetapi, kini negara-negara di Asia Timur, Asia Selatan, dan Eropa Barat sedang mengalami perubahan yang serupa dalam lingkup dan laju perubahan tersebut. **Laporan Pembangunan Dunia 2009: Menata Ulang Geografi Ekonomi** menyimpulkan bahwa perubahan-perubahan seperti ini akan tetap penting untuk keberhasilan ekonomi sebagai bagian lain dari pembangunan dunia dan hal ini perlu didukung.

Melihat pembangunan dalam 3-D

Perubahan-perubahan ini menciptakan kemakmuran, tetapi perubahan tersebut tidak terjadi tanpa adanya risiko dan pengorbanan. Lihatlah tiga lokasi paling makmur di dunia:

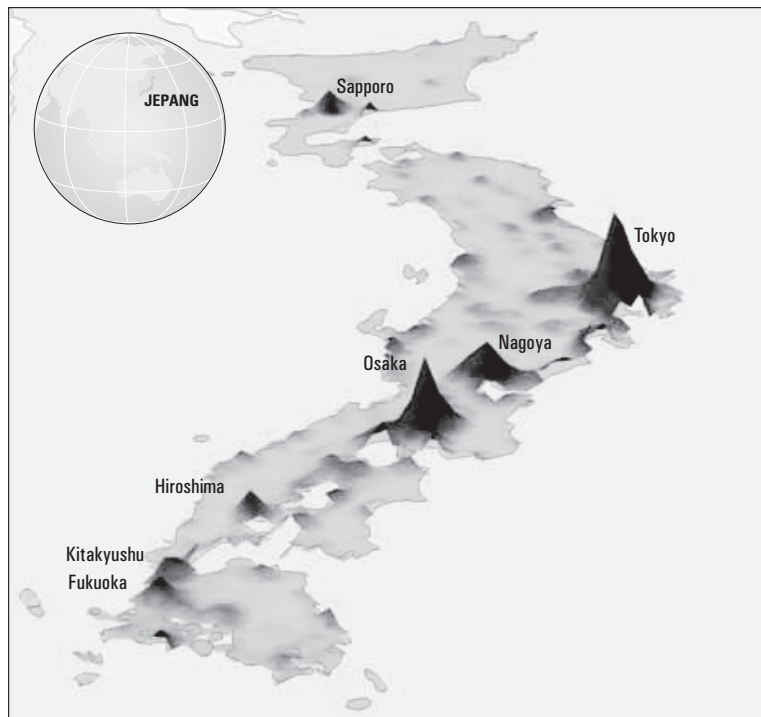
- Pertama adalah Tokyo, kota terbesar di dunia dengan 35 juta penduduk, yang merupakan seperempat populasi Jepang, memenuhi lahan yang kurang dari 4 persen total lahan negara Jepang.
- Kedua adalah Amerika Serikat, negara dengan perekonomian terbesar di dunia dan mungkin juga orang-orang dengan mobilitas tertinggi, di mana sekitar 35 juta penduduk berpindah tempat tinggal setiap tahunnya.
- Ketiga adalah Eropa Barat, benua dengan koneksi terbanyak di dunia saat ini, di mana perdagangan negara-negara di Eropa Barat mencapai sekitar 35 persen produk domestik bruto (PDB) negara mereka, lebih dari

setengah kali nilai perdagangan negara-negara di sekitar mereka.

Para pengunjung yang datang ke kota Tokyo dapat melihat bahwa orang-orang masuk secara berjejalan ke dalam kereta yang dikelola secara

profesional. Jutaan orang rela membiarkan diri mereka mengalami ketidaknyamanan ini. Sebuah peta kepadatan ekonomi Jepang menjelaskan mengapa hal tersebut dapat terjadi. Tokyo berperan besar dalam menghasilkan kekayaan negara

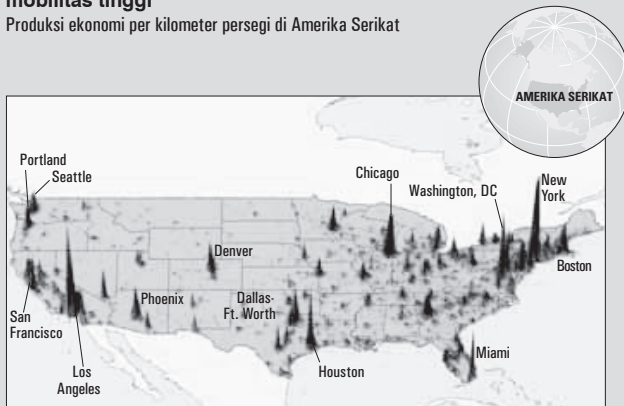
Peta G0.1 Kepadatan—mengapa tinggal dekat Tokyo itu menguntungkan
Produksi ekonomi per kilometer persegi di Jepang



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Peta G0.2 Jarak—mengapa rakyat Amerika harus memiliki mobilitas tinggi

Produksi ekonomi per kilometer persegi di Amerika Serikat



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Jepang—dan untuk mendapatkan hal itu, orang-orang harus hidup berdekatan dengan Tokyo (lihat Peta G0.1). Fitur yang paling mencolok dari peta ini adalah kepadatan—konsentrasi kekayaan terdapat di Tokyo dan Osaka.

Di Amerika Serikat, beberapa hari menjelang liburan Thanksgiving setiap tahunnya, sekitar 35 juta penduduk berupaya untuk pulang ke keluarga dan sahabat mereka. Hari-hari tersebut merupakan awal dari musim dingin di beberapa negara bagian, jadi penerbangan sering kali dibatalkan. Namun penduduk Amerika harus menahan rasa pedih untuk meninggalkan keluarga dan teman-teman mereka, karena kegiatan ekonomi terpusat pada sebagian kecil negara ini (lihat Peta G0.2). Sedangkan untuk mendapatkan bagian dari kekayaan ini, Anda harus lebih dekat dengan sumber kekayaan tersebut. Oleh karena itu, 8 juta penduduk Amerika berpindah-pindah negara bagian setiap tahunnya. Mereka bermigrasi untuk mengurangi jarak mereka ke peluang ekonomi. Fitur yang paling mencolok dari peta ini adalah jarak.

Di seberang Samudra Atlantik, di Eropa Barat, suatu pergerakan besar lainnya terjadi setiap hari—pergerakan tersebut bukanlah pergerakan orang-orang, melainkan pergerakan produk-produk. Salah satu contohnya adalah pesawat Airbus, yang pembuatan bagian-bagian dari pesawat tersebut dan perakittannya dilakukan di negara Prancis, Jerman, Spanyol, dan juga di Inggris. Potongan-potongan besar dari pesawat tersebut dimuat dalam kapal dan pesawat, yang kemudian ditempatkan di tempat-tempat khusus dalam pembuatan bagian-bagian pesawat yang berbeda serta memproduksinya dalam skala besar. Negara-negara dalam satu wilayah yang beberapa saat lalu terbagi-bagi, kini berdagang dengan pihak-pihak yang dahulu merupakan musuh, untuk menciptakan suatu Uni Eropa yang lebih terintegrasi. Seiring integrasi ini telah meningkat serta pemisahan ekonomi telah berkurang, spesialisasi dan produksi dalam skala besar menjadi dimungkinkan (lihat Peta G0.3).

Apakah imbalan atas penderitaan ini? Peta geografi ekonomi ini, yang merepresentasikan luas wilayah

Peta G0.3 Penyekatan—apa yang mencegah terjadinya kemajuan di Afrika, tidak demikian di Eropa Barat

Larangan-larangan perbatasan terhadap arus barang, modal, manusia, dan gagasan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Luas perbatasan merupakan proporsional untuk ukuran ringkas dari setiap perbatasan negara untuk arus barang, modal, orang, dan gagasan dengan semua negara-negara yang lain.

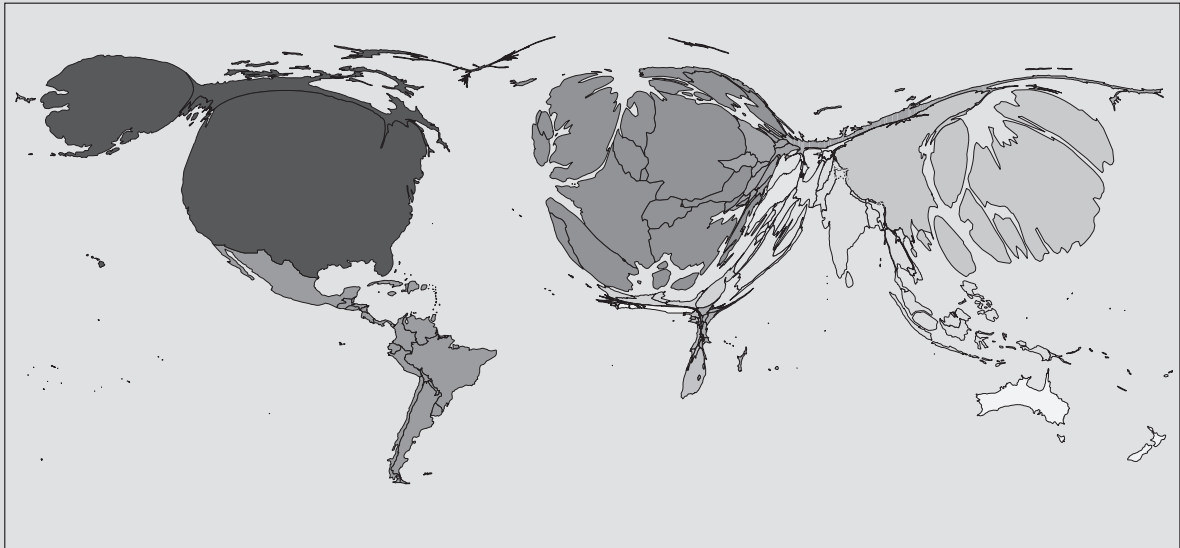
suatu negara sesuai dengan ukuran PDB negaranya, memperlihatkan keuntungan-keuntungan dari kota-kota besar, orang-orang dengan mobilitas tinggi, dan negara-negara yang memiliki hubungan yang luas. Amerika Serikat, Eropa Barat, dan Jepang mendominasi perekonomian dunia (lihat Peta G0.4).

Kota-kota, migrasi, dan perdagangan telah menjadi katalisator utama dalam perkembangan pembangunan dunia lebih dari dua abad yang lalu. Kini kisah-kisah ini sedang diulangi kembali pada perekonomian-perekonomian paling dinamis di negara-negara berkembang.

- Mumbai bukanlah kota terbesar di dunia, tetapi kota dengan penduduk terpadat. Dan populasinya pun terus bertambah.

Peta G0.4 Bagaimana pasar memandang dunia

Ukuran setiap negara menunjukkan proporsi dari produk domestik bruto global yang dapat ditemui di sana



Sumber: Worldmapper (<http://www.sasi.group.shef.ac.uk/worldmapper/index.html>).

Catatan: Peta ini menunjukkan negara-negara yang memiliki kekayaan terbesar, saat yang dibandingkan adalah PDB, menggunakan nilai tukar mata uang. Ini mengindikasikan bahwa daya beli internasional—seberapa berharganya uang seseorang jika dibelanjakan di negara lain.

- Cina bukanlah negara dengan perekonomian terbesar di dunia, tetapi negara dengan pertumbuhan ekonomi tercepat dan mungkin termasuk dalam negara-negara yang mobilitasnya tertinggi.
- Asia Tenggara mungkin belumlah membentuk kesatuan politik seperti Eropa, tetapi negara-negara di Asia Tenggara melakukan perdagangan komponen-komponen barang seperti yang dilakukan di Uni Eropa.

Orang-orang berisiko kehilangan nyawa ataupun kehilangan anggota tubuh mereka dalam kereta di Mumbai untuk mendapatkan keuntungan dari kepadatan ekonomi. Meskipun berjejalan di antara orang yang pulang pergi untuk bekerja dan hidup di sekitar perkampungan kumuh seperti Dharavi, populasi di Mumbai telah berlipat ganda sejak tahun 1970-an.

Sejak tahun 1990-an, jutaan pekerja Cina telah bermigrasi untuk lebih dekat dengan peluang ekonomi yang terkonsentrasi sepanjang daerah pesisir. Seperti penduduk Amerika Serikat yang melakukan perjalanan selama Thanksgiving, lebih dari 200 juta penduduk di Cina melakukan perjalanan selama Tahun Baru Cina. Jaringan wilayah produksi di Asia Timur tersebar lebih luas dibandingkan tempat-tempat pembuatan pesawat Airbus di Eropa Barat. Negara-negara di Asia Timur mungkin tidak berdagang komponen pesawat udara, tetapi negara-negara di Asia Timur yang dahulunya saling bermusuhan kini memperjualbelikan komponen mobil dan komputer dengan frekuensi dan kecepatan yang sama.

Dan apakah hasilnya? Kita dapat kembali mengenali bentuk negara Cina, India, dan negara-negara di Asia Tenggara pada peta geografi ekonomi (lihat Peta G0.4). Bedakan

bentuk-bentuk ini dengan bentuk benua Afrika yang besar, yang terlihat seperti sebuah semenanjung yang ramping.

Laporan Pembangunan Dunia berpendapat bahwa di beberapa tempat segalanya berjalan dengan baik karena tempat-tempat tersebut memiliki perubahan yang memajukan dalam tiga dimensi dari geografi ekonomi:

- Kepadatan yang lebih tinggi, seperti yang dijumpai dalam pertumbuhan kota-kota.
- Jarak yang lebih dekat, di mana para pekerja dan para pebisnis bermigrasi mendekati kepadatan.
- Penyekatan yang lebih sedikit, di mana negara-negara mempertipis perbatasan ekonomi negara mereka dan memasuki pasar dunia untuk memperoleh keuntungan dari skala produksi dan spesialisasi.

Amerika Serikat dan Jepang membentuk kembali geografi ekonomi negara mereka di sepanjang garis-garis ini di masa lalu. Saat ini Cina sedang membentuk ulang geografi ekonomi negaranya. Laporan ini berpendapat bahwa hal-hal tersebut akan menjadi perubahan-perubahan yang akan membantu pembangunan negara-negara di bagian dunia yang lain, khususnya Afrika.

Pertumbuhan yang tidak merata, pembangunan yang inklusif

Itulah pesan yang diajukan oleh *Laporan Pembangunan Dunia*, dan Laporan ini disusun untuk menyampaikan pesan tersebut (lihat Figur G0.1).

- Bagian satu menjelaskan perubahan-perubahan sepanjang dimensi kepadatan, jarak, dan penyekatan—membahasnya satu demi satu. Bagian ini merangkum pengalaman dari kira-kira satu abad lampau.
- Bagian dua menganalisis pendorong-pendorong dari perubahan-perubahan ini—kekuatan-kekuatan pasar dari aglomerasi, migrasi, serta spesialisasi dan perdagangan. Bagian ini menyaring temuan-temuan dari penelitian kebijakan selama kira-kira satu generasi lampau.
- Bagian tiga membicarakan pengaruh kebijakan dari pengalaman tersebut dan analisis pada dua bagian pertama. Bagian ini memberikan sebuah kerangka kerja umum untuk menciptakan kembali kerangka untuk tiga perdebatan mengenai

kebijakan—urbanisasi, daerah-daerah terbelakang di berbagai negara, serta integrasi regional dan globalisasi.

Laporan ini disusun dan ditulis sedemikian hingga orang-orang yang tertarik hanya pada salah satu perdebatan ini dapat membaca sebagian Laporan ini. Bab-bab mengenai kepadatan, aglomerasi, dan urbanisasi seharusnya menarik bagi semua negara—yang kecil dan yang besar, yang berpenghasilan rendah dan yang berpenghasilan menengah. Bab-bab mengenai jarak, faktor mobilitas, dan pembangunan regional mungkin menarik bagi negara-negara berpenghasilan menengah hingga tinggi. Sementara bab-bab mengenai pemisahan, biaya-biaya transportasi, dan integrasi regional mungkin akan sangat menarik bagi negara-negara dengan penghasilan rendah dan perekonomian yang lebih kecil.

Empat pokok bahasan dalam *Geografi yang Bergerak* menelaah hubungan antara kekuatan-kekuatan pasar dengan kebijakan-kebijakan pemerintahan di Amerika Utara, Eropa Barat, Asia Timur, dan Afrika Sub-Sahara. Dengan menyoroti interaksi antara ketiga dimensi tersebut, keempat bagian ini pun menghubungkan bagian-bagian yang berbeda dari Laporan ini.

Dilihat dari sudut pandang yang lain, Laporan ini menyelidiki isu-isu kebijakan yang paling utama dalam geografi ekonomi, dari lokal hingga nasional bahkan internasional. Dalam skala lokal, isu kebijakan di daerah seperti negara bagian Lagos di Nigeria bagian selatan adalah

bagaimana mengatur urbanisasi. Dalam skala nasional, isu kebijakan di Nigeria adalah bagaimana mengatur disparitas sumber daya dan standar hidup di bagian utara dan bagian selatan. Sedangkan dalam skala internasional, isu kebijakan di Afrika Barat dan Asia Timur adalah bagaimana menciptakan suatu persatuan ekonomi yang lebih baik yang menguntungkan baik negara yang terkungkung daratan maupun negara perairan, baik negara yang termiskin maupun negara yang lebih makmur.

Seiring skala geografinya meningkat dari lokal menjadi nasional hingga internasional, isu kebijakan yang spesifiknya pun berubah. Akan tetap, masalah dasarnya tetap sama—di beberapa tempat segalanya berjalan baik, sedangkan di beberapa tempat lainnya segalanya tidak berjalan baik. Dan sangatlah sulit bagi siapa pun untuk menerima ini sebagai sesuatu yang tak terhindarkan.

Pesan utama Laporan ini adalah bahwa pertumbuhan ekonomi akan menjadi tidak seimbang. Dengan menyebarkan kegiatan-kegiatan ekonomi, artinya kita mengekang kegiatan-kegiatan ekonomi itu sendiri. Namun pembangunan masih tetap dapat bersifat inklusif, dalam arti bahwa orang-orang yang memulai hidup jauh dari peluang ekonomi dapat diuntungkan oleh bertumbuhnya konsentrasi kekayaan di lokasi-lokasi yang jumlahnya tidak banyak. Cara untuk mendapatkan keuntungan dari keduanya, baik dari pertumbuhan yang tidak seimbang maupun dari pembangunan yang inklusif, adalah melalui integrasi ekonomi.

Integrasi ekonomi— lokal, nasional, dan internasional

Laporan ini menjelaskan makna dari integrasi ekonomi. Mengintegrasikan daerah-daerah rural dan urban, serta daerah-daerah kumuh dengan bagian kota lainnya, adalah satu hal. Mengintegrasikan provinsi-provinsi yang tertinggal dengan provinsi-provinsi yang maju dalam suatu negara adalah hal yang lain. Mengintegrasikan negara-negara yang terisolasi dengan negara-negara dengan keterhubungan yang baik adalah hal yang lain lagi. Pengertian-pengertian integrasi ekonomi ini merupakan sesuatu yang menjadi inti dari tiga perdebatan dalam pembangunan—urbanisasi, pembangunan teritorial, dan integrasi internasional.

Urbanisasi

Pendapat-pendapat dan bukti dalam *Laporan Pembangunan Dunia 2009* dapat menentukan prioritas untuk kebijakan-kebijakan pada tingkatan urbanisasi yang berbeda-beda, pada dasarnya menyediakan elemen-elemen dari suatu strategi urbanisasi. Setiap teritori atau daerah dalam suatu negara memiliki suatu kondisi geografi yang spesifik, akan tetapi prinsip-prinsipnya cukup universal.

- Pada tempat-tempat yang hampir seluruhnya rural, pemerintah haruslah senetral mungkin dan harus membangun dasar institusional untuk urbanisasi yang memungkinkan di beberapa tempat. Kebijakan lahan yang baik adalah yang utama, begitu pula kebijakan-kebijakan yang menyediakan pelayanan dasar

bagi semua orang. Sebuah contoh yang baik adalah Kosta Rika.

- Pada tempat-tempat di mana urbanisasi terjadi dengan cepat, pemerintah harus menempatkan infrastruktur penghubung di sana, selain juga institusi-institusi, sehingga manfaat-manfaat dari peningkatan kepadatan ekonomi dapat dibagi secara lebih luas. Sebuah contoh yang baik adalah Chongqing di Cina.
- Pada tempat-tempat di mana urbanisasi telah maju, di samping institusi dan infrastruktur, intervensi bersasaran mungkin perlu dilakukan untuk menangani daerah-daerah kumuh. Akan tetapi intervensi ini tidak akan berjalan dengan baik kecuali institusi-institusi untuk lahan dan pelayanan dasarnya cukup efektif serta infrastruktur transportasinya ada dan berjalan dengan baik. Sebuah contoh yang baik adalah Bogotá di Kolombia.

Pembangunan teritorial

Prinsip-prinsip tersebut juga dapat membentuk kembali perdebatan mengenai pembangunan teritorial atau regional. Perangkat-perangkat geografi dapat mengidentifikasi tempat-tempat mana yang miskin—daerah-daerah tertinggal—dan di mana kebanyakan orang miskin tinggal. Sering kali keduanya tidaklah sama, karena orang miskin memiliki banyak alasan untuk pindah dari tempat-tempat yang miskin. Laporan ini membahas bagaimana pemerintah dapat menyesuaikan berbagai kebijakan untuk mengintegrasikan daerah-daerah di dalam negara-negara, di samping berupaya

mengentaskan kemiskinan di mana-mana.

Daerah-daerah tertinggal memiliki satu kesamaan secara umum—secara ekonomis jauh dari tempat yang makmur. Namun selain itu, geografi ekonomi dari daerah-daerah yang berbeda itu juga tidak sama:

- Di beberapa negara, seperti Cina, daerah-daerah tertinggalnya berpenduduk sedikit. Tidaklah masuk akal untuk menyebarkan infrastruktur yang mahal ke tempat-tempat ini—ataupun untuk memberikan insentif bagi perusahaan-perusahaan untuk pindah. Apa yang lebih masuk akal adalah dengan menyediakan pelayanan dasar di mana-mana, walaupun jika hal itu membutuhkan biaya lebih besar untuk menjangkau daerah-daerah yang jauh ini. Mendorong mobilitas orang-orang adalah yang terpenting, dan institusi-institusi yang membuat pasar lahan berfungsi lebih baik serta menyediakan keamanan, pendidikan, jalan-jalan, dan sanitasi haruslah menjadi pokok dari kebijakan integrasinya.
- Di negara-negara lain, seperti Brasil, daerah-daerah tertinggalnya berpenduduk padat. Tetapi seperti di Cina, orang-orang miskin telah pindah dari timur laut ke tenggara. Semua orang menggunakan bahasa yang sama, dan mobilitas regional tidaklah sulit. Akan tetapi, masih banyak orang miskin yang tinggal di timur laut. Mendorong mobilitas orang-orang dari timur laut adalah penting, tetapi memungkinkan

akses ke pasar-pasar di tenggara yang dinamis juga penting. Dalam kasus-kasus seperti itu, baik institusi maupun infrastruktur untuk menghubungkan kedua daerah pesisir adalah wajib dalam rangka tercapainya integrasi ekonomi.

- Pada kelompok ketiga, yang beranggotakan negara-negara seperti India, daerah-daerah tertinggalnya berpenduduk padat—hampir 60 persen penduduk miskin di India hidup di tempat-tempat miskin ini—dan orang-orang dapat menemukan banyak kesulitan ketika mereka ingin pindah ke tempat yang lebih baik, seperti daerah ibu kota dan di selatan. Perbedaan bahasa dan budaya di beberapa daerah dapat cukup besar. Dalam kasus-kasus seperti ini, institusi dan infrastruktur dapat dilengkapi dengan insentif bagi produsen-produsen untuk masuk

ke daerah-daerah tertinggal ini. Namun insentif-insentif ini perlu dirancang secara hati-hati untuk menghindarkan hasil negatif atas dampak-dampak bersama dari institusi umum dan infrastruktur penghubung. Suatu kemungkinan yang menjanjikan adalah memberikan insentif untuk kegiatan agrikultur (pertanian) dan kegiatan-kegiatan yang berhubungan, yang cocok untuk negara-negara yang kebanyakan daerahnya masih rural.

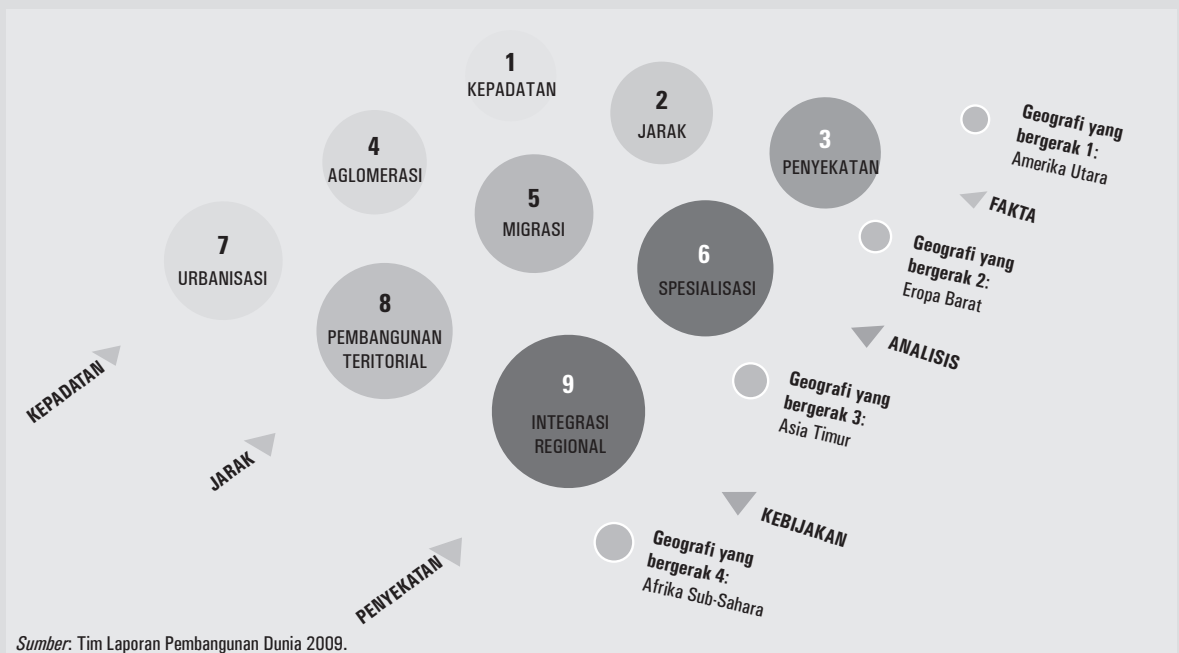
Integrasi regional

Terakhir, prinsip-prinsip yang dikembangkan dalam Laporan ini memberikan struktur untuk perdebatan mengenai bagaimana membuat globalisasi bekerja untuk semua negara. Logika yang sama yang diterapkan pada tingkat lokal dan nasional dapat pula diterapkan pada tingkat internasional untuk menggolongkan kawasan-kawasan di

dunia berdasarkan kesulitan integrasi ekonomi di kawasan-kawasan ini. Masalah yang umum adalah penyekatan—perbatasan-perbatasan ekonomi yang tebal. Di samping itu, tugas dari integrasi ekonomi berbeda-beda untuk bagian-bagian pembangunan dunia yang berbeda di negara berkembang:

- Negara-negara di kawasan-kawasan yang dekat dengan pasar-pasar dunia, seperti Amerika Tengah dan Eropa Timur, menghadapi suatu tugas dari integrasi yang relatif tidak bertele-tele. Institusi-institusi umum dapat membantu mereka menjadi perluasan dari pasar-pasar yang besar ini.
- Negara-negara di kawasan-kawasan yang jauh dari pasar-pasar dunia, namun dengan pasar domestik besar yang menarik bagi para investor, menghadapi tantangan yang lebih sulit. Institusi yang baik

Figur G0.1 Laporan ini dapat dibaca secara horizontal, bagian demi bagian—atau secara vertikal, kebijakan demi kebijakan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

dan infrastruktur regional dapat membantu negara-negara tersebut mengakses pasar-pasar ini. Contoh-contohnya adalah Asia Timur dan Asia Selatan (baru-baru ini). Afrika bagian selatan dan Amerika Selatan juga dapat melakukan integrasi secara global dengan cara membuat pasar-pasar domestik mereka membesar dan lebih terspesialisasi melalui institusi-institusi regional dan infrastruktur.

- Integrasi paling sulit dilakukan oleh negara-negara dalam kawasan-kawasan yang terpecah-pecah, jauh, serta tidak memiliki kepadatan ekonominya yang dibentuk oleh suatu perekonomian lokal yang besar. Negara-negara ini mencakup negara-negara yang dijuluki “satu miliar terbawah”—Afrika Timur, Afrika Tengah, dan Afrika Barat; Asia Tengah; dan Kepulauan Pasifik. Bagi negara-negara tersebut, ketiga instrumen

di atas sangatlah diperlukan—institusi-institusi regional yang mempertipis perbatasan-perbatasan, infrastruktur regional yang menghubungkan negara-negara, dan sejumlah insentif seperti misalnya akses-akses istimewa ke pasar-pasar dunia, yang mungkin dikondisikan untuk memastikan bahwa semua negaranya memperkuat kerja sama regional.

Ada satu hal yang sifatnya umum bagi perdebatan kebijakan mengenai urbanisasi, pembangunan daerah, dan globalisasi. Pada bentuknya yang sekarang, ketiganya terlalu menekankan sasaran geografis—apa yang harus dilakukan di daerah rural ataupun di daerah kumuh, apa yang harus dilakukan di daerah tertinggal atau daerah terpencil, dan juga apa yang harus dilakukan di negara-negara yang paling miskin atau terkungkung daratan. Laporan ini menata kembali perdebatan-perdebatan ini sedemikian hingga lebih sesuai dengan kenyataan dari pertumbuhan dan pembangunan. Kenyataannya adalah bahwa interaksi antara tempat yang maju dan yang tertinggal adalah kunci bagi pembangunan ekonomi. Kenyataannya adalah bahwa intervensi yang bersasaran secara spasial hanyalah sebagian kecil dari apa yang dapat dilakukan oleh pemerintah untuk membantu tempat-tempat yang tidak sejahtera. Kenyataannya adalah bahwa, selain insentif yang berbasis tempat, pemerintah memiliki instrumen-instrumen integrasi yang jauh lebih potensial. Pemerintah dapat membangun institusi-institusi yang mempersatukan seluruh tempat dan menghadirkan infrastruktur yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat-tempat yang lainnya.

Tujuan dari Laporan ini adalah menyeimbangkan kembali pembicaraan mengenai kebijakan-kebijakan ini untuk menyertakan semua instrumen integrasi—institusi-institusi yang mempersatukan, infrastruktur yang menghubungkan, dan intervensi yang bersasaran. Dan Laporan ini menunjukkan bagaimana menggunakan ketiga dimensi—yaitu kepadatan, jarak, dan penyekatan—untuk menyesuaikan kegunaan dari instrumen-instrumen kebijakan ini guna menghadapi tantangan-tantangan integrasi yang begitu beragam, dari yang relatif sederhana hingga yang paling rumit.

Gambaran Umum



*Pertumbuhan ekonomi akan menjadi tidak seimbang, tetapi pembangunan dapat tetap menyeluruh—itulah pesan dari **Laporan Pembangunan Dunia** tahun ini. Saat perekonomian tumbuh dari pendapatan rendah ke pendapatan tinggi, produksi menjadi lebih terkonsentrasi secara spasial. Beberapa tempat—kota-kota besar, daerah pesisir, dan negara-negara yang saling terhubung—lebih diminati oleh produsen. Seiring negara-negara mengalami perkembangan, negara-negara yang paling berhasil akan menjalankan kebijakan yang membuat standar hidup masyarakatnya lebih merata. Cara untuk mendapatkan keuntungan langsung dari konsentrasi produksi serta keuntungan jangka panjang dari konvergensi standar hidup adalah integrasi ekonomi.*

Walaupun masalah-masalah integrasi ekonomi sulit dicari solusi yang sederhananya, prinsip penuntunnya tidak harus rumit. Campuran kebijakan harus dikalibrasikan untuk menandingi kesulitan dari tantangan-tantangan pembangunan, yang ditentukan oleh geografi ekonomi dari berbagai tempat. Saat ini, pembahasan kebijakan tentang disparitas geografis dalam pembangunan sering kali dimulai dan berakhir dengan suatu pertimbangan dari intervensi yang bersasaran spasial. Laporan ini membingkai kembali perdebatan ini dengan menyertakan semua instrumen integrasi ekonomi—institusi, infrastruktur, dan insentif. Dasar untuk upaya-upaya integrasi haruslah institusi-institusi yang buta secara spasial. Saat tantangan-tantangan yang timbul dari geografi semakin sulit, responsnya harus mencakup infrastruktur yang konektif. Pada tempat-tempat di mana integrasinya paling sulit, respons kebijakannya harus menyeluruh dan proporsional: institusi yang mempersatukan, infrastruktur yang menghubungkan, dan intervensi yang memiliki sasaran.

Tempat dan kemakmuran

Tempat merupakan hal terpenting yang berhubungan dengan kesejahteraan. Pada beberapa dekade ke depan, seseorang yang lahir di Amerika Serikat akan memiliki pendapatan seratus kali lipat dari seseorang yang lahir di Zambia, dan juga hidup tiga dekade lebih lama. Di balik rata-rata nasional ini terdapat angka yang lebih menyedihkan. Seorang

anak yang lahir di sebuah desa yang jauh dari ibu kota Zambia, Lusaka, akan hidup kurang dari setengah usia anak yang lahir di Kota New York—dan selama hidup yang singkat itu, akan memiliki pendapatan hanya \$0,01 untuk setiap \$2 yang diperoleh warga New York, kecuali terjadi perubahan secara radikal. Warga New York akan menikmati pendapatan seumur hidup kira-kira \$4,5 juta;

sedangkan warga Zambia pedalaman kurang dari \$10.000.

Seorang Bolivia dengan pendidikan sembilan tahun akan memperoleh pendapatan rata-rata \$460 per bulan, dalam bentuk dolar yang merefleksikan daya beli untuk harga-harga di Amerika Serikat. Namun orang yang sama akan memperoleh pendapatan tiga kali lebih banyak di Amerika Serikat. Seorang Nigeria dengan pendidikan sembilan tahun akan memperoleh pendapatan delapan kali lebih banyak di Amerika Serikat daripada di Nigeria. “Premi tempat” ini sangat besar di seluruh negara berkembang.¹ Penentu pendapatan yang terbaik di dunia saat ini bukanlah *apa* atau *siapa* yang Anda ketahui, tetapi *di mana* Anda bekerja.

Gundukan, lengkungan, dan limpahan

Perbedaan pendapatan dan standar hidup ini merupakan akibat dari sifat pembangunan ekonomi yang mencolok—ketidakmerataannya dalam ruang. Ini tampaknya tidak adil, tetapi kemakmuran tidak datang ke semua tempat pada saat yang bersamaan. Ini berlaku untuk semua skala geografis, dari lokal sampai nasional sampai global. Kota-kota besar dengan cepat mengungguli daerah pedalaman. Standar hidup meningkat di beberapa provinsi, sedangkan lainnya tertinggal. Dan beberapa negara tumbuh semakin kaya sedangkan yang lainnya tetap miskin. Jika kepadatan ekonomi dituangkan pada Peta dunia, maka topografinya akan bergelombang, tidak rata.

Lokasi tetaplah penting pada setiap tahapan pembangunan, tetapi hal itu kurang berarti untuk standar hidup di sebuah negara yang kaya dibandingkan dengan negara yang miskin. Perkiraan dari 100 penelitian standar hidup

menunjukkan bahwa rumah tangga di daerah-daerah paling makmur di negara-negara berkembang—seperti Brasil, Bulgaria, Ghana, Indonesia, Maroko, dan Sri Lanka—memiliki konsumsi rata-rata hampir 75 persen lebih tinggi daripada rumah tangga yang sama pada daerah yang lebih tertinggal. Bandingkan ini dengan nilai kurang dari 25 persen untuk negara-negara maju seperti Kanada, Jepang, dan Amerika Serikat. Sebaliknya, saat sebuah negara tumbuh lebih kaya, lokasi menjadi lebih penting untuk produksi ekonomi. Ghana, Polandia, dan Selandia Baru—tiga negara berukuran menengah dengan luas daerah kira-kira 250.000 kilometer persegi—masing-masing memiliki pendapatan nasional bruto per kapita yang sangat berbeda, yaitu kira-kira \$600, \$9.000, dan \$27.000. Lima persen daerah yang paling padat secara ekonomi menghasilkan sekitar 27 persen dari produk domestik bruto (PDB) di Ghana, 31 persen di Polandia, dan 39 persen di Selandia Baru.

Dengan kata lain, saat negara-negara mulai berkembang, lokasi lebih tidak berarti bagi keluarga dibandingkan bagi perusahaan. Pembangunan tampaknya memberikan kemampuan pada suatu tempat untuk menuai keuntungan ekonomi dari meningkatnya konsentrasi produksi, dan memperoleh keuntungan sosial yang berasal dari konvergensi konsumsi. Jadi, pembangunan ekonomi membawa serta keadaan yang semakin lama menjadi semakin makmur.

Fakta formal lainnya: lingkungan berpengaruh. Sebuah kota besar yang makmur jarang membiarkan daerah pinggirannya terperosok dalam kemiskinan. Kemakmuran suatu provinsi cepat atau lambat akan dibagikan ke provinsi di dekatnya. Dan negara-negara yang bertetangga tidak hanya berbagi

batas politik tetapi juga nasib ekonomi. Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timur sekarang merupakan lingkungan yang makmur. Di dalam kawasan ini, semua negaranya tidak tumbuh secara beriringan. Di masing-masing negara, beberapa provinsi tumbuh lebih baik, dan di dalam setiap provinsi, kemakmuran datang di saat yang berbeda pada kota besar, kota kecil, dan desa-desa. Hal yang kurang diapresiasi adalah fakta bahwa tempat-tempat di dekat provinsi, negara, dan kawasan yang makmur selalu diuntungkan. Kemakmuran menghasilkan kemacetan dan menyebabkan aktivitas ekonominya melimpah keluar, tetapi hanya ke tempat-tempat yang terhubung baik dengan bagian-bagian yang makmur tersebut. Pengaruh yang merusak dari kemiskinan, ketidakstabilan, dan konflik juga melimpah keluar. Bagi tempat-tempat yang makmur, kedekatan merupakan sebuah berkah; bagi tempat yang miskin, kedekatan merupakan sebuah kutukan.

Ketiga atribut pembangunan ini—ketidakmerataan geografis, hubungan sebab akibat yang melingkar, dan pengaruh lingkungan—tidak selalu diperhatikan. Seharusnya ketiga hal tersebut diperhatikan, karena ketiganya memiliki dampak radikal untuk kebijakan publik:

- ***Ketidakterataan geografis***—atribut pertama dari pembangunan—menyatakan bahwa pemerintah pada umumnya tidak dapat secara bersamaan menumbuhkan produksi ekonomi dan menyebarkannya secara merata.
- ***Hubungan sebab akibat yang melingkar***—atribut kedua—memberikan harapan bagi pembuat kebijakan yang ingin mengejar sasaran-sasaran yang progresif.

Meningkatnya konsentrasi produksi ekonomi sesuai dengan konvergensi geografis dalam standar hidup. Dan kekuatan pasar seperti aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi, jika digabungkan dengan kebijakan yang progresif, dapat menghasilkan konsentrasi produksi ekonomi dan konvergensi standar hidup.

- ***Pengaruh lingkungan***—atribut ketiga—datang dengan sebuah prinsip untuk pembuatan kebijakan: mendorong integrasi ekonomi. Ketidakmerataan dan sirkularitas menyatakan secara tidak langsung bahwa tempat-tempat yang tertinggal lebih sulit untuk mengejar. Namun limpahan memberikan janji untuk mengatasi kekurangan ini. Integrasi ekonomi merupakan cara yang efektif dan paling realistis untuk memanfaatkan keuntungan langsung dari konsentrasi guna mencapai keuntungan jangka panjang dari konvergensi.

Dengan menempatkan prinsip integrasi ekonomi ini ke dalam praktiknya, kita perlu mengenali kekuatan-kekuatan pasar dan kebijakan-kebijakan pemerintah yang paling mendukung konsentrasi ekonomi massal serta konvergensi standar hidup di lokasi-lokasi yang berbeda. Kita perlu juga mengenali bahwa kekuatan-kekuatan pasar ini bisa kuat atau lemah, bergantung pada geografi ekonomi. Pada *Laporan Pembangunan Dunia* sebelumnya, gejala-gejala ini telah diteliti. Laporan ini mengemukakan pengaruh dari geografi pada peluang ekonomi dengan cara mengangkat masalah ruang dan tempat dari sesuatu yang hanya bersifat sampingan dalam pembahasan kebijakan, menjadi fokus utama.

KOTAK 1. Tiga skala geografis: lokal, nasional, dan internasional

Perhatikan “lingkungan” Negara Bagian Lagos, Nigeria, dan Afrika Barat (lihat peta di bawah).

- *Skala geografis pertama adalah daerah.* Negara bagian Lagos di barat daya Nigeria memiliki lima wilayah, yaitu Badagry, Epe, Ikeja, Ikorodu, dan Lagos, yang meliputi luas 3.500 kilometer persegi. Perkiraan kepadatan penduduknya—dengan daerah terkecil tetapi termasuk dua yang terpadat—adalah 2.600 orang per kilometer persegi. Kota metropolitan Lagos memiliki kepadatan tiga kali lebih tinggi, yang dipicu oleh ekonomi aglomerasi dan migrasi rural-urban (desa ke kota).

- *Skala geografis kedua adalah negara.* Dengan 36 negara bagian dan daerah ibu kota serta meliputi luas 924.000 kilometer persegi, Republik Federasi Nigeria merupakan negara terbesar ke-32 di dunia. Jarak dari Lagos ke ujung timur laut Nigeria hampir 1.500 kilometer. Negara-negara bagian di selatan memiliki banyak pelabuhan dan tambang minyak. Bagian utara, yang pernah menjadi pusat pemerintahan sebuah kerajaan kuno, sekarang memiliki tingkat kemiskinan yang lebih tinggi. Migrasi antara bagian utara dan selatan bukanlah masalah

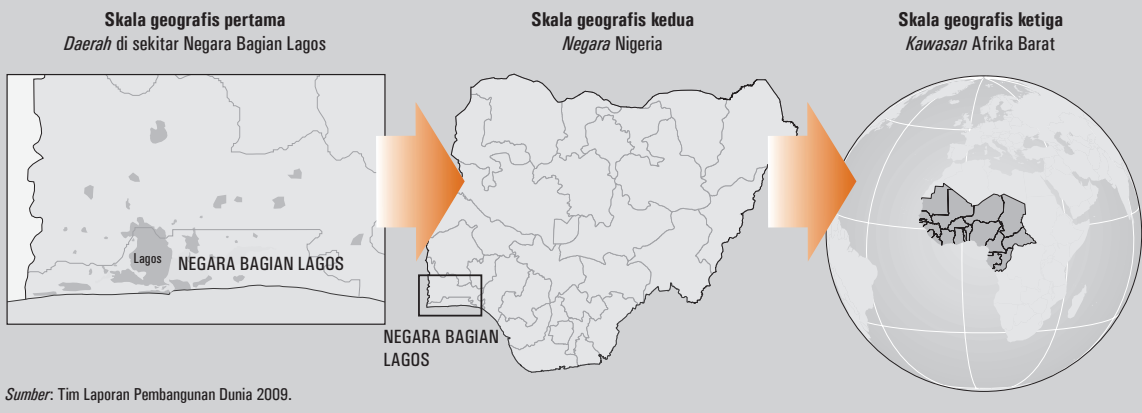
yang mudah karena adanya perbedaan agama dan bahasa. Pembagian hasil kekayaan dari minyak merupakan sumber ketegangan.

- *Skala geografis ketiga adalah kawasan.* Tetangga-tetangga Nigeria di Afrika Barat antara lain adalah Kamerun, Republik Afrika Tengah, Pantai Gading, Guinea Khatulistiwa, Ghana, Niger, dan Togo. Kawasan tersebut meliputi lebih dari 6 juta kilometer persegi, terbagi oleh perbatasan-perbatasan yang paling tebal di dunia.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Tiga unit geografis: daerah, negara, dan kawasan

Negara Bagian Lagos, Nigeria, dan Afrika Barat secara berturut-turut mewakili skala lokal, nasional, dan internasional



Persoalannya—pada tiga skala geografis

Bergantung pada “skala geografis”-nya, kekuatan-kekuatan pasar yang dimanfaatkan atau didukung akan berbeda. Pada skala yang lebih kecil—katakanlah, suatu daerah di dalam sebuah negara (sebuah provinsi atau negara bagian)—geografi menghadirkan tantangan yang berbeda dari skala geografis yang lebih besar—katakanlah, sebuah negara. Pada skala geografis yang bahkan lebih besar lagi—katakanlah, sekelompok negara yang membentuk sebuah kawasan geografis—kekuatan-kekuatan pasar yang mengarah pada

integrasi dapat dihadap oleh rintangan geografis dan politis yang bahkan lebih besar (lihat Kotak 1).

Secara lokal, konsentrasi produksi ekonomi saat negara-negara mulai berkembang mwujud dalam urbanisasi. Sebagai contoh, di Asia Timur, jika kecenderungan saat ini berlanjut, populasi kota diperkirakan akan meningkat sebanyak 450 juta orang dalam dua dekade ke depan, saat negara-negara di kawasan tersebut bertumbuh, menambah penduduk kota dengan jumlah yang sama dengan isi kota Paris setiap bulannya. Di Asia Selatan dan Tengah, peningkatannya diperkirakan

hampir 350 juta. Sedangkan di Afrika Sub-Sahara—jika perekonomian-perekonomian ini terus bertumbuh—populasi kota akan meningkat sebanyak 250 juta orang antara tahun 2005 dan 2025. Di bagian-bagian lain dari negara-negara berkembang, transformasi dalam daerah urban juga akan sama pentingnya.

Pertanyaannya adalah apakah bertumbuhnya konsentrasi kemanusiaan akan meningkatkan kemakmuran, atau menghasilkan kemacetan dan kemelaratan. Perhatian lainnya adalah divergensi dalam standar hidup, antara mereka yang paling memperoleh keuntungan dari konsentrasi geografis ini—terutama kaum urban di lingkungan yang makmur—dengan mereka yang tertinggal di desa dan mereka yang tinggal di daerah kumuh, yang diperkirakan berjumlah 1 miliar di negara berkembang (lihat Peta 1 Panel a). Respons kebijakan (yang tidak efektif) sejauh ini mencoba untuk memperlambat urbanisasi.

Pada skala nasional, pertumbuhan ekonomi menunjukkan suatu ketidakmerataan yang serupa, ketika tempat-tempat yang dekat dengan pasar besar lebih cepat mencapai kemakmuran daripada tempat-tempat yang jauh. Di Cina, provinsi-provinsi pesisir—terutama di tiga daerah yang dikenal sebagai Teluk Bohai, Muara Sungai Mutiara, dan Muara Sungai Yangtze—mengontribusikan lebih dari setengah PDB negara tersebut pada tahun 2005, dengan luas daerahnya kurang dari seperlima luas negaranya. Di Brasil, negara-negara bagian di daerah tengah-selatan, seperti Minas Gerais, Rio de Janeiro, dan São Paulo, mengontribusikan lebih dari 52 persen PDB negara tersebut, dengan luas daerah kurang dari 15 persen totalnya. Semenanjung Kairo menghasilkan

50 persen PDB Republik Arab Mesir, dengan hanya menggunakan daerah 0,5 persennya.

Para politikus pada umumnya melihat ketidakseimbangan ekonomi ini dengan sikap yang tidak setuju. Di Rusia yang komunis, pemerintah berupaya keras untuk mengurangi pembagian ekonomi daerah industri tua St. Petersburg, daerah Pusat, dan daerah Ural-tengah dari 65 persen menjadi 32 persen, dengan cara paksaan memindahkan produksi ke daerah-daerah timur. Ini meningkatkan bagian daerah timur dalam produksi ekonomi, dari 4 persen pada tahun 1925 menjadi 28 persen pada akhir masa komunisme, yang kehancurannya kemungkinan dipercepat oleh inefisiensi spasial yang diakibatkan oleh upaya-upaya tersebut. Oleh karena pemerintah di negara-negara berkembang begitu memerhatikan disparitas domestik, mereka membuat persaingan menjadi terancam dan mengambil risiko kehancuran ekonomi. Kebijakan-kebijakan untuk mengurangi disparitas antarprovinsi atau antarnegara bagian dalam produksi dan standar hidup adalah hal yang lazim—tetapi sebagian besar tidak efektif. Kira-kira 1 miliar orang tetap hidup di daerah tertinggal yang sangat tidak layak ditempati (lihat Peta 1 Panel b).

Pada skala internasional, pertumbuhan ekonomi telah memusatkan produksi global di beberapa kawasan, dengan disparitas pendapatan yang proporsional. Pada tahun 2000, sekitar tiga perempat PDB dunia terkonsentrasi di Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timur Laut. Konsentrasi ini bukanlah sesuatu yang baru. Tiga abad lalu, Cina dan India mengontribusikan hingga dua pertiga dari seluruh kekayaan dunia. Hal yang menjadi perbedaan adalah saat itu kedua negara tersebut memiliki lebih

Peta 1 Tiga tantangan terbesar bagi pembangunan—pada skala geografis lokal, nasional, dan internasional

a. Satu miliar penduduk di tempat kumuh



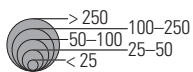
b. Satu miliar penduduk di daerah terpencil



c. Satu miliar penduduk terbawah



Populasi (jutaan)



Wilayah Laporan Pembangunan Dunia

dari setengah populasi dunia; sekarang, Uni Eropa (UE), Jepang, dan Amerika Serikat hanya memiliki satu perenam populasi dunia.

Saat ini, kecemasan pada tingkat internasional adalah tingginya kemiskinan, buta huruf, dan kematian di beberapa bagian dunia, yang berlawanan dengan kemakmuran, melek huruf, dan umur panjang di bagian-bagian lainnya. Respons kebijakannya termasuk bantuan asing dan upaya multilateral untuk memudahkan perdagangan internasional dan arus investasi. Namun penghalang bagi ekspor hasil pertanian dari negara berkembang tetaplah signifikan, dan apati bagi orang-orang di tempat yang jauh atau berbeda membuat arus bantuan tersebut sangat kecil. Bantuan akan menjadi bagian kecil dari solusinya. Bahkan di Uni Eropa, dengan PDB gabungan sekitar €8 triliun, bantuan tahunan melalui dana struktural dan kohesi rata-ratanya akan kurang dari €50 miliar antara tahun 2007 dan 2013. Bantuan asing nilainya kurang dari 0,5 persen dari pendapatan nasional bruto dari negara-negara yang memberi, dan bahkan bukan merupakan bagian besar dari PDB negara-negara “satu miliar terbawah” yang ditinggali oleh 12 persen populasi dunia, tetapi menghasilkan kurang dari 1 persen dari PDB dunia.²

Satu miliar orang yang tinggal di daerah kumuh di kota-kota negara berkembang, satu miliar orang di daerah tertinggal yang rapuh di berbagai negara, satu miliar orang yang berada pada tingkat terbawah dalam hierarki global bangsa-bangsa—populasi yang saling bertindihan ini memberikan tantangan pembangunan yang terbesar saat ini (lihat Peta 1 Panel c). Meskipun tampak berbeda, ketiganya memiliki ciri mendasar yang sama: pada skala spasial yang berbeda, mereka merupakan

perwujudan yang paling jelas dari pentingnya geografi ekonomi dalam pembangunan.

Perhatian pada 3 miliar penduduk yang saling berpotongan ini kadang-kadang disertai dengan petunjuk bahwa pertumbuhan ekonomi harus dibuat lebih seimbang secara spasial. Pertumbuhan kota-kota besar harus dikendalikan. Jurang pemisah antara rural-urban dalam hal kekayaan harus segera dijabatani. Daerah-daerah dan provinsi-provinsi tertinggal yang jauh dari pasar domestik dan pasar dunia harus ditopang melalui program pembangunan kawasan yang memberikan pekerjaan bagi orang-orang yang tinggal di sana. Dan jurang yang melebar antara negara maju dan berkembang harus ditangani melalui intervensi untuk melindungi perusahaan-perusahaan di negara-negara berkembang sampai mereka siap bersaing.

Laporan Pembangunan Dunia 2009 mengemukakan pesan yang berbeda: pertumbuhan ekonomi jarang sekali bisa seimbang. Upaya untuk menyebarkannya terlalu dini justru akan membahayakan kemajuannya. Dua abad pembangunan ekonomi menunjukkan bahwa disparitas spasial dalam pendapatan dan produksi tidaklah terhindarkan. Penelitian ekonomi selama satu generasi menegaskan hal ini: tidak ada alasan yang baik untuk mengharapkan pertumbuhan ekonomi tersebar merata dalam ruang. Pengalaman dari para pembangun yang sukses menunjukkan bahwa produksi menjadi lebih terkonsentrasi secara spasial. Bangsa-bangsa yang paling berhasil juga menjalankan kebijakan yang membuat standar hidup dasar lebih seragam dalam ruang. Produksi ekonomi terkonsentrasi, sedangkan standar hidup mengalami konvergensi.

Bagian pertama dari Laporan ini menjelaskan berbagai transformasi geografis yang diperlukan untuk pembangunan. Bagian kedua menganalisis penggerak dari perubahan-perubahan ini dan mengidentifikasi pasar yang membawa serta konsentrasi dan konvergensi. Bagian ketiga mengemukakan prinsip integrasi ekonomi—antara tempat yang dipilih oleh produsen dengan tempat di mana orang-orang tinggal—untuk menuntun pembuatan kebijakan. Dengan menggunakan prinsip tersebut, Laporan ini membingkai ulang perdebatan tentang urbanisasi, pembangunan teritorial, dan integrasi internasional, memperjuangkan suatu perubahan dalam arah kebijakan, tidak lagi mengandalkan sasaran geografis, menuju ke integrasi.

Dengan menggunakan campuran yang terkalibrasi dengan baik antara institusi, infrastruktur, dan intervensi, para pembangun saat ini dapat membentuk kembali geografi ekonomi mereka. Jika ini dilakukan dengan baik, mereka akan mengalami pertumbuhan yang tidak seimbang serta pembangunan yang menyeluruh.

Tiga dimensi pembangunan

Transformasi geografis untuk pembangunan ekonomi dapat dikelompokkan menjadi tiga dimensi—kepadatan, jarak, dan penyekatan. Ketiga kata ini bukanlah sekadar metafora untuk tantangan-tantangan kebijakan yang baru saja disebutkan. Mereka sangat sesuai dengan gagasan yang lebih teknis tentang “akses pasar” (lihat Kotak 2). Dan ketiganya merepresentasikan dimensi-dimensi dari geografi ekonomi yang harus dibentuk ulang jika tantangan-tantangan pembangunan ingin dipenuhi.

Dengan memahami transformasi-transformasi di sepanjang dimensi

kepadatan, jarak, dan penyekatan, kita akan terbantu dalam mengenali kekuatan-kekuatan pasar yang utama dan respons kebijakan yang tepat pada setiap skala geografis—lokal, nasional, dan internasional (lihat Tabel 1).

- ***Kepadatan*** merupakan dimensi yang paling penting secara lokal. Jarak dekat, dan penyekatan budaya serta politik begitu sedikit dan dangkal. Tantangan kebijakannya adalah membuat kepadatannya bernilai tepat—dengan memanfaatkan kekuatan-kekuatan pasar untuk mendorong konsentrasi dan mendorong terciptanya konvergensi standar hidup antara desa-desa dan kota-kota kecil dan kota-kota besar. Namun jarak dapat menjadi penting saat urbanisasi yang cepat menghasilkan kemacetan, dan penyekatan di dalam kota-kota besar dapat menciptakan daerah kumuh dan perkampungan.
- ***Jarak*** ke kepadatan merupakan dimensi yang paling penting pada skala geografis nasional. Jarak antara daerah di mana aktivitas ekonominya terkonsentrasi dengan daerah yang tertinggal adalah dimensi utamanya. Tantangan kebijakannya adalah membantu perusahaan dan pekerja mengurangi jarak ke kepadatan. Mekanisme utamanya adalah mobilitas tenaga kerja dan pengurangan biaya transportasi melalui investasi infrastruktur. Penyekatan di dalam negara—perbedaan bahasa, mata uang, dan budaya—cenderung kecil, walaupun negara-negara yang luas seperti India dan Nigeria mungkin terbagi secara geografis dari segi agama, suku, atau bahasa.
- ***Penyekatan*** merupakan dimensi yang paling penting secara internasional.

KOTAK 2. *Tiga dimensi pembangunan: kepadatan, jarak, dan penyekatan*

Laporan ini menggunakan tiga dimensi geografis untuk menjelaskan transformasi-transformasi dari perekonomian saat sedang berkembang (bagian pertama) dan kondisi-kondisi yang harus diingat saat merumuskan kebijakan (bagian ketiga). Kata-katanya merupakan metafora yang sederhana, karena kepadatan, jarak, dan penyekatan menciptakan gambaran-gambaran tentang geografi manusia, fisik, dan politik. Akan tetapi semuanya dapat diukur. Simak ilustrasi berikut.

Pada tahun 2003 Nigeria memiliki 45 juta kambing dan anak kambing, 28 juta domba dan anak domba, dan 15 juta sapi. Pada tahun yang sama 8 juta domba, 7 juta kambing, dan 0,5 juta sapi dibantai, kebanyakan di lima negara bagian wilayah utara termasuk Kano. Lebih dari setengah jumlah kulit yang dihasilkan dimakan sebagai *pomo*. Sisanya dijual ke penyamak kulit. Permintaan dari penyamak kulit melebihi persediaan lokal, sehingga binatang-binatang diimpor dari Chad, Niger, dan Kamerun, yang bertetangga dengan Nigeria. Kulit kambing dan domba merupakan bisnis bagus—pada tahun 2001 Nigeria memproduksi 30 juta sampai 35 juta lembar kulit, yang hampir semuanya diekspor ke Eropa.

Kepadatan. Simak kondisi-kondisi pasar untuk sebuah perusahaan penyamakan yang menghasilkan kulit di kota Kano di Nigeria Utara. Secara resmi, populasi Negara Bagian Kano adalah sekitar 9 juta, cukup besar untuk menyediakan tenaga kerja terampil dan

infrastruktur untuk usaha penyamakan. Oleh karena konsentrasi penduduk di kota Kano dan sekitarnya, kepadatan ekonomi daerah tersebut (PDB per kilometer persegi) 35 kali lebih besar dari PDB Nigeria pada tahun 1990. Kapasitas penyamakan di kota dan sekitarnya bahkan membuat impor binatang hidup—input antara yang paling penting—secara ilegal dari negara-negara tetangga cukup menguntungkan. Namun Kano tidaklah cukup besar atau cukup kaya untuk mengonsumsi sedikit lebih banyak dari yang diproduksi. Barang-barang tersebut harus diekspor ke orang-orang yang bersedia membayar mahal supaya produksinya menguntungkan.

Jarak. Orang-orang kaya di Eropa menginginkan barang yang terbuat dari “kulit Maroko,” yang kebanyakan berasal dari Kano. Untuk mencapai Eropa, ekspor yang berukuran besar dari Kano harus melalui Lagos, sepanjang jalan raya dan rel kereta kira-kira sejauh 1.000 kilometer. Atau mungkin juga 4.000 kilometer. Rel kereta yang menuju Lagos melewati kota Kaduna dan Ibadan, tetapi jalannya sempit dan kurang terawat. Kebanyakan perdagangan dilakukan melalui jalanan, yang dihambat oleh penghadangan jalan dan pembajakan. Perusahaan pengiriman mengenakan biaya lebih dari \$1.200 untuk mengirimkan sebuah trailer 30 ton dari Kano menuju Lagos. Setibanya di Lagos, terdapat biaya pelabuhan, pencurian, dan keterlambatan. Dibutuhkan 26 hari untuk memuat barang-barang tersebut ke kapal. Jarak ekonomi dari Kano ke Lagos, jika

diukur sebagai uang, adalah beberapa kali dari jarak Euclidian-nya (garis lurus), yaitu 829 kilometer.

Penyekatan. Namun perjalanannya belumlah lengkap. Barang-barang tersebut harus mengatasi penyekatan yang disebabkan oleh perbedaan mata uang dan konvensi antara Nigeria dan Eropa. Antara bulan Desember 2007 dan Maret 2008, mata uang Nigeria turun dari 170 naira berbanding €1 menjadi 180 naira, tetapi naik berbanding mata uang Inggris, dari 246 naira pada November 2007 menjadi 235 naira pada Maret 2008. Pembeli dan penjual kulit harus menghadapi fluktuasi ini. Mereka juga harus berhadapan dengan dua sistem perundang-undangan dan kepabeanan. Kerajaan Inggris memiliki 30 prosedur untuk menjalankan sebuah kontrak, sedangkan Nigeria 39. Penyekatan ini meningkatkan biaya berbisnis. Hanya sedikit kapal kargo yang merapat di Lagos, jadi biayanya lebih besar untuk memindahkan barang dari Lagos dibandingkan dari tempat yang lebih sibuk, seperti Shanghai. Biaya untuk mengapalkan kontainer dari Cina ke Kerajaan Inggris adalah kurang dari \$400, sedangkan dari Nigeria biaya ini lebih dari \$1.000.

Kepadatan lokal yang rendah, jarak internal yang mahal, dan penyekatan internasional sangat menghambat Kano untuk berkembang. Hal yang membuat keadaannya lebih sulit adalah penyekatan agama dan yang lainnya di Nigeria.

Sumber: Bank Dunia 2007; Phillips, Taylor, Sanni, dan Akoroda, (FAO 2004); Pemerintah Nigeria 2003.

Namun jarak dan kepadatan juga relevan. Produksi ekonomi terkonsentrasi di beberapa kawasan dunia—Amerika Utara, Asia Timur Laut, dan Eropa Barat—yang juga paling terintegrasi. Sebaliknya, kawasan-kawasan lainnya terbagi. Saat jarak menjadi masalah di tingkat internasional, untuk akses ke pasar dunia, penyekatan yang dipicu oleh perbatasan yang tidak dapat ditembus serta perbedaan mata uang dan

peraturan adalah penghalang yang lebih serius dibanding jarak. Dengan memiliki perekonomian yang besar dan dinamis di dalam lingkungannya, suatu negara dapat membantu negara-negara yang lebih kecil, terutama di kawasan yang jauh dari pasar dunia. Untuk perekonomian-perekonomian di kawasan lain seperti Afrika Tengah dan Asia Tengah, integrasi internasional adalah yang paling sulit.

Tabel 1 Kepadatan paling penting secara lokal, jarak secara nasional, dan penyekatan secara internasional

Unit	Skala geografis		
	Lokal Daerah	Nasional Negara	Internasional Kawasan
Contoh	Guangdong (178.000 km ²) Negara Bagian Rio de Janeiro (44.000 km ²) Negara Bagian Lagos (3.600 km ²) Semenanjung Kairo (86.000 km ²)	Cina (9,6 juta km ²) Brasil (8,5 juta km ²) Nigeria (933.000 km ²) Republik Arab Mesir (995.000 km ²)	Asia Timur (15,9 juta km ²) Amerika Selatan (17,8 juta km ²) Afrika Barat (6,1 juta km ²) Afrika Utara (6,0 juta km ²)
Dimensi paling penting	Kepadatan Permukiman urban dan rural	Jarak Antara daerah tertinggal dan daerah maju	Penyekatan Antara negara-negara
Dimensi paling penting kedua	Jarak Karena kemacetan	Kepadatan Populasi dan kemiskinan di daerah tertinggal	Jarak Ke pasar-pasar dunia utama
Dimensi paling penting ketiga	Penyekatan Antara permukiman resmi dan daerah kumuh	Penyekatan Antardaerah-daerah dalam sebuah negara	Kepadatan Tidak adanya negara yang besar di lingkungan

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Di seluruh laporan ini, "daerah" adalah suatu lingkungan ekonomi atau unit administratif seperti negara bagian atau provinsi yang berada dalam suatu negara, dan "kawasan" adalah kelompok negara-negara berdasarkan kedekatan geografi.

Namun masalah potensial pada setiap skala geografis ini adalah sama—penduduk di satu tempat, produksi di tempat lain. Tempat-tempat menarik produksi dan penduduk dengan kecepatan yang berbeda, dan perbedaan ini menentukan disparitas geografi dalam pendapatan. Di berbagai provinsi, bangsa, dan dunia, pembangunan datang dalam bentuk gelombang dan meninggalkan suatu lanskap ekonomi yang bergelombang—kemakmuran di beberapa tempat, kemiskinan di tempat lainnya.

Dunia tidak datar

Pembangunan tidaklah halus ataupun linier—pada skala geografis mana pun. Pertumbuhan terjadi lebih awal di beberapa tempat dibandingkan tempat lain. Perbedaan geografis dalam standar hidup akan menyebar sebelum mengumpul, lebih cepat pada skala lokal dan lebih lambat saat geografi memberikan pengaruhnya. Ini adalah fakta yang umum, berdasarkan pengalaman para pembangun yang berhasil selama dua abad terakhir.

Produksi ekonomi menjadi lebih terkonsentrasi

Saat negara-negara mulai berkembang, penduduk dan aktivitas ekonomi menjadi lebih terkonsentrasi. Namun kecepatannya beragam, bergantung pada skala spasial—kekuatan-kekuatan ekonomi tidak bekerja pada suatu tempat yang hampa secara geografis. Konsentrasi penduduk dan produksi yang paling cepat adalah secara lokal; yang paling lambat adalah secara internasional.

- *Konsentrasi paling cepat secara lokal.* Konsentrasi ekonomi pada skala lokal paling mudah diukur dengan tingkat urbanisasi—pertumbuhan ekonomi dan kepadatan populasi di kota kecil dan kota besar. Sebagian besar perubahan geografi ini telah terjadi saat negara mencapai pendapatan per kapita kira-kira \$3.500, yang kasarnya merupakan ambang untuk masuk ke pendapatan menengah ke atas. Kecepatan transformasi ini tidaklah berbeda dari apa yang kita lihat di negara-negara maju saat ini ketika mereka mengalami transformasi. Implikasinya adalah

bahwa semua bangsa harus mengelola pertumbuhan yang pesat dari kota-kota besar, sementara mereka masih memiliki pendapatan yang rendah dan institusi yang baru lahir.

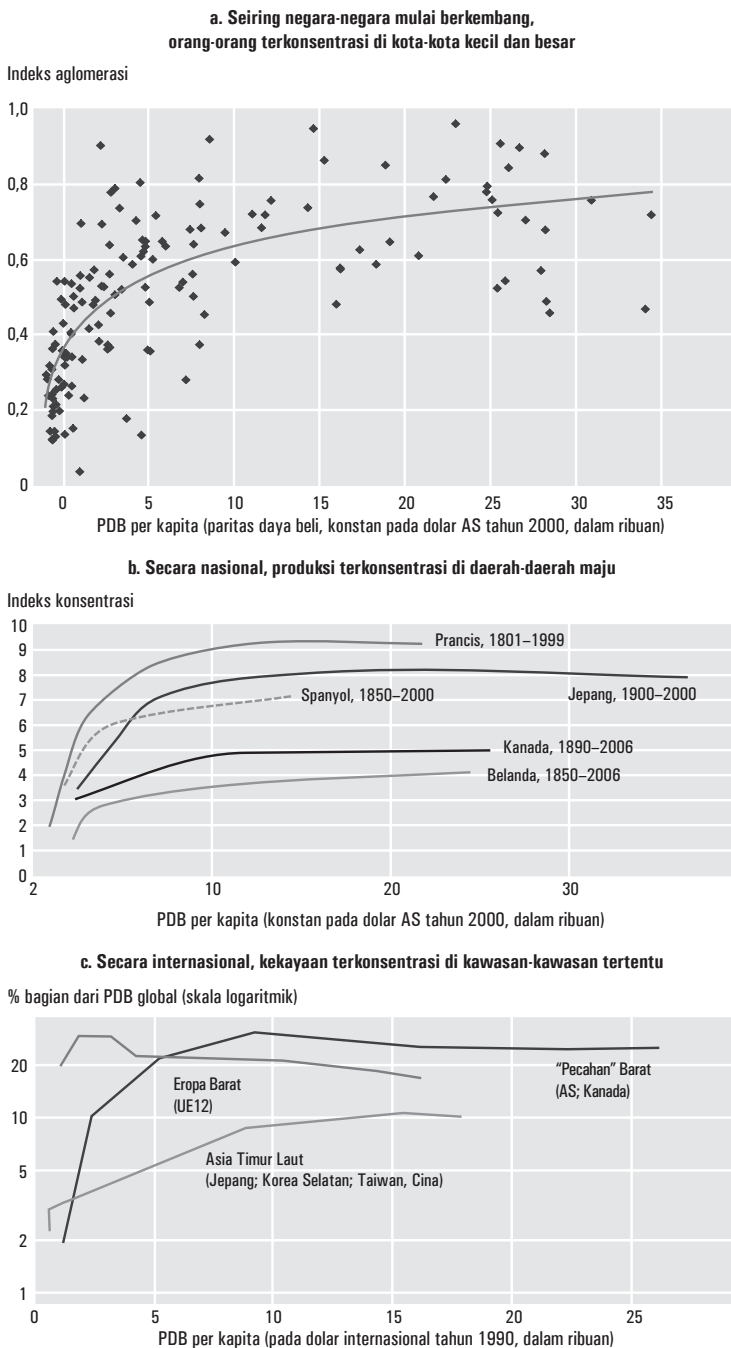
- *Konsentrasi menjadi lebih stabil secara nasional.* Di sini, konsentrasi dapat diukur paling baik menggunakan indikator pembangunan daerah—akumulasi produksi dan penduduk di daerah-daerah yang maju. Sebagian besar perubahan ini pada umumnya terjadi saat negara mencapai pendapatan per kapita kira-kira \$10.000–\$11.000, yang kira-kira merupakan ambang untuk masuk ke pendapatan tinggi. Ini adalah pengalaman dari para pembangun yang berhasil. Implikasinya adalah bahwa negara-negara berkembang harus siap dengan meningkatnya disparitas subnasional dalam hal pendapatan dan produksi, sementara mereka masih memiliki infrastruktur dan institusi yang kurang berkembang.
- *Konsentrasi paling lambat secara internasional, dan berlanjut lebih lama.* Produksi dan kekayaan terus terkonsentrasi di negara-negara yang melampaui pendapatan per kapita \$25.000, pencapaian tertinggi untuk nilai distribusi pendapatan nasional. Lingkungan dari berbagai bangsa tampaknya tumbuh atau mati bersama—kedekatan dengan kemakmuran dapat membantu, sedangkan kedekatan pada bangsa yang miskin ternyata merugikan. Implikasinya adalah bahwa strategi-strategi pertumbuhan untuk para pembangun berikutnya tidak sama dengan strategi yang berlaku bagi yang telah tumbuh mencapai tingkat pendapatan tinggi; bagi

negara-negara berkembang saat ini, berintegrasi ekonomi dengan dunia—para tetangga dan negara-negara yang jauh—bahkan menjadi lebih utama.

Konsentrasi lokal (di kota-kota kecil dan kota-kota besar) terjadi dengan cepat. Pertama-tama perhatikan meningkatnya konsentrasi penduduk di kota-kota kecil dan kota-kota besar. Saat negara mulai berkembang, kepadatan ekonomi di beberapa tempat meningkat saat lebih banyak orang yang tinggal di atau dekat kota-kota kecil dan kota-kota besar (lihat Figur 1, Panel a). Bagian urban dari populasi meningkat tajam—dari sekitar 10 persen menjadi 50 persen—saat negara tumbuh dari pendapatan rendah ke pendapatan menengah ke bawah, kira-kira \$3.500. (Sulit untuk membuat perbandingan internasional karena masing-masing negara mendefinisikan “urban” secara berbeda.³) Antara tahun 2000 dan 2005, rata-rata pertumbuhan penduduk urban untuk negara berpendapatan rendah adalah 3 persen per tahun, lebih dari dua kali lipat angka untuk negara berpendapatan menengah, dan lebih dari tiga kali lipat angka tersebut untuk negara berpendapatan tinggi. Kadang-kadang, ini dapat berarti bahwa pertumbuhan yang cepat dari satu kota besar, seperti Bangkok, Thailand, menghasilkan konsentrasi yang lebih besar.

Bagian penduduk urban dalam angka konsumsi rumah tangga juga meningkat. Masyarakat kota di Malawi, Yordania, dan Panama—negara dengan PDB per kapita kira-kira \$160, \$1.600, dan \$5.600 secara berturut-turut—mengontribusikan 36, 63, dan 80 persen dari jumlah konsumsinya.

Figur 1 Pada ketiga skala geografis, pola-pola konsentrasi aktivitas ekonomi diadapati serupa



Sumber-sumber: Panel a: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 1 untuk rinciannya); Panel b: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 2 untuk rinciannya); Panel c: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 3 untuk rinciannya).

Berbagai transformasi spasial ini berhubungan erat dengan transformasi sektoral dari negara-negara yang awalnya agraris menjadi negara industri dan

kemudian, dalam ekonomi pascaindustri, menjadi negara jasa. Negara-negara berpendapatan tinggi saat ini mengalami dorongan urbanisasi yang serupa ketika mereka menjadi terindustrialisasi (lihat Bab 1). Semua bukti menunjukkan bahwa perubahan dari pertanian menjadi industri dibantu, bukan dirugikan, oleh pertanian yang sehat, yang membantu kota-kota kecil dan kota-kota besar menjadi makmur.⁴ Orang-orang pindah untuk membuat hidupnya lebih baik. Namun saat pertanian bagus, migrasi tidak hanya membuat hidup mereka tak lebih baik, tetapi juga bagi desa yang ditinggalkan serta kota di mana mereka tinggal.

Konsentrasi nasional (di daerah-daerah maju) berlanjut lebih lama.

Apa yang berlaku untuk kota-kota besar juga berlaku untuk daerah-daerah di dalam negara tersebut, tetapi dengan kecepatan lebih rendah. Dengan pembangunan, orang dan produksi menjadi terkonsentrasi di beberapa bagian negara, yang disebut daerah-daerah “maju.” Kepadatan ekonomi di bagian-bagian ini—contohnya, Marmara di Turki—sedangkan pendapatan di tempat yang jauh secara ekonomi—seperti Anatolia tenggara di bagian timur—dapat tertinggal sangat jauh. Konsentrasi ini sulit diukur, tetapi tampak melambat atau berhenti pada pendapatan per kapita antara \$10.000 dan \$15.000 (lihat Figur 1, Panel b).

Pada mulanya, konsentrasinya meningkat tajam. Bagian dari jumlah konsumsi di daerah maju di negara-negara dengan pendapatan yang berkisar antara \$500 dan \$7.500—Tajikistan, Mongolia, El Salvador, dan Argentina—meningkat dari 30 persen menjadi 65 persen. Dengan membandingkan konsentrasi PDB di negara dengan luas daerah yang sama—Laos, Ghana,

Polandia, dan Norwegia—tetapi dengan pendapatan dari \$600 sampai \$27.000 menunjukkan konsentrasi yang meningkat saat pendapatan meningkat.

Ini bukanlah hal yang baru. Produksi di perekonomian-perekonomian yang telah berkembang saat ini tumbuh lebih terkonsentrasi sampai mereka mencapai pendapatan yang tinggi. Konsentrasi di daerah maju di Prancis meningkat empat kali lipat antara tahun 1800 dan 1960, dan pendapatan Prancis tumbuh dari \$1.000 menjadi \$6.000. Namun pada beberapa titik, banyak bangsa terus menjadi lebih kaya tetapi tidak lagi terkonsentrasi—di saat itulah mereka memasuki taraf negara berpendapatan tinggi. Tidak ada alasan untuk mengharapkan pola yang sangat berbeda saat ini (lihat Bab 2).

Konsentrasi internasional (di beberapa kawasan dunia dan negara-negara maju) berlanjut untuk sesaat. Konsentrasi massa ekonomi yang serupa telah terjadi secara internasional. Saat ini, seperempat PDB dunia dapat muat ke dalam daerah seluas Kamerun, dan setengahnya ke dalam daerah sebesar Aljazair. Pada tahun 1980, bagian PDB dari UE15, Amerika Utara, dan Asia Timur dijumlahkan mencapai 70 persen; pada tahun 2000 jumlahnya adalah 83 persen.⁵ Di dalam kawasan-kawasan ini, aktivitas ekonomi menjadi lebih terkonsentrasi di beberapa negara selama beberapa waktu sebelum menjadi lebih tersebar. Bagian PDB dari Prancis, Jerman, dan Inggris untuk kawasan UE15 tumbuh sampai dua pertiga pada tahun 1940, sebelum jatuh menjadi setengahnya saat ini. Di Asia Timur, bagian PDB Jepang untuk kawasannya tumbuh sampai 83 persen pada tahun 1975 dan kemudian jatuh menjadi 62 persen pada tahun 2000.

Tidak ada alasan untuk mengharapkan bahwa, saat negara-

negara itu makmur, bagian-bagian lain di dunia tidak akan mengalami pola yang sama—meningkatnya konsentrasi di beberapa negara, sebelum menular ke negara-negara tetangganya (lihat Bab 3).

Standar hidup mengalami divergensi sebelum konvergensi

Saat pendapatan meningkat, standar hidup mengalami konvergensi antara tempat-tempat di mana massa ekonominya terkonsentrasi dan yang tidak terkonsentrasi, tetapi hal ini hanya terjadi setelah divergensi terjadi.

- *Konsumsi rumah tangga pokok mengalami konvergensi paling cepat.* Perbedaan rural-urban dalam konsumsi rumah tangga pokok berkurang cukup cepat. Bahkan untuk negara-negara yang memiliki bagian urban sekitar 50 sampai 60 persen, perbedaan-perbedaan ini dapat cukup kecil. Perbedaan daerah dalam tingkat kemiskinan lebih sulit diatasi, perbedaan internasionalnya bahkan lebih sulit lagi. Namun seiring dunia semakin maju, perbedaan ini telah hilang pada semua skala geografis.
- *Akses ke layanan publik mendasar mengalami konvergensi kemudian.* Perbedaan rural-urban dalam pendidikan dasar, kesehatan, air minum, dan kebersihan sulit diatasi hingga negara-negara mencapai pendapatan menengah ke atas. Namun perbedaan di dalam kota besar untuk layanan-layanan tersebut—paling nyata di daerah kumuh—tidak teratasi bahkan setelah terjadinya tingkat urbanisasi yang tinggi dan pendapatan menengah ke atas.
- *Upah dan pendapatan mengalami konvergensi paling akhir.* Memang,

upah dan pendapatan menyebar antara daerah tertinggal dan daerah maju di sebuah negara saat negara itu bertumbuh melalui pendapatan rendah dan menengah ke bawah, rentang pendapatan per kapita yang sama yang diperlukan agar konsentrasi kawasan dapat meningkat. Dan divergensi global dalam upah dan kekayaan tampak berlanjut lebih lama. Pendapatan per kapita Asia Timur terlihat menyebar antara tahun 1950 dan 1970, saat Jepang bergerak maju. Kemudian, kemakmuran Jepang menular ke sekitarnya, dan pendapatan mengalami konvergensi saat negara-negara di kawasan yang terintegrasi secara internasional tersebut menjadi makmur. Sebaliknya, di negara-negara Asia Barat tidak terdapat divergensi dalam pendapatan—juga tidak ada pertumbuhan yang pesat.

Seperti konsentrasi aktivitas ekonomi, konvergensi dalam standar hidup terjadi lebih cepat pada skala geografis lokal dan lebih lambat pada skala internasional. Akan tetapi ini hanya terjadi di lingkungan yang makmur. Bahkan di tempat-tempat seperti itu, beberapa ukuran standar hidup (seperti konsumsi, pendapatan, atau penghasilan per kapita) membutuhkan waktu yang lama untuk mengalami konvergensi, bahkan kadang-kadang diawali dengan divergensi (lihat Figur 2). Untuk ukuran lainnya, seperti indikator pendidikan dan kesehatan, konvergensi dapat terwujud lebih cepat.

Secara lokal, konvergensi pada standar hidup dasar terjadi lebih awal. Perbedaan rural-urban dalam tingkat konsumsi meningkat sampai negara-negara mencapai tingkat pendapatan menengah ke atas (lihat Figur 2). Namun

perbedaan itu segera jatuh, dan mengecil sebelum mereka mencapai tingkat pendapatan menengah ke atas, yaitu sekitar \$10.000 per kapita. Akses air dan kebersihan di daerah urban lebih dari 25 persen lebih tinggi daripada di negara yang kurang urbanisasinya. Untuk negara dengan tingkat urbanisasi sekitar 50 persen, seperti Aljazair, Kolombia, dan Afrika Selatan, disparitas dalam akses adalah sekitar 15 persen. Untuk negara-negara seperti Brasil, Cile, Gabon, dan Yordania, disparitasnya kurang dari 10 persen.

Pola ini juga terlihat di dalam negara-negara. Provinsi yang lebih makmur dan urbanisasinya tinggi memiliki perbedaan standar hidup rural-urban yang lebih kecil. Bahkan ini juga berlaku di negara-negara dengan tingkat pendapatan rendah, seperti Cina, India, dan Filipina. Namun di daerah-daerah yang sangat tinggi urbanisasinya, perbedaan dalam standar hidup mendasar, seperti kebersihan dan pendidikan, cenderung sulit diatasi. Sebagai contoh, walaupun pemerintah melakukan upaya-upaya terbaiknya, daerah kumuh tetap mengisi pemandangan kota di banyak negara bahkan setelah mereka mencapai tingkat pendapatan tinggi. Merupakan hal yang lazim bahwa sekitar sepertiga dari populasi kota yang berkembang tinggal di daerah-daerah kumuh.

Secara nasional, divergensi pada standar hidup terjadi dengan cepat, tetapi konvergensinya lebih lambat. Pada tingkat-tingkat pendapatan awal, disparitas dalam standar hidup dasar antarprovinsi atau antardaerah dapat cukup kecil. Namun perbedaan itu akan meningkat cepat saat negara-negara mulai berkembang. Sebagai contoh di negara berpendapatan rendah Kamboja, perbedaan antara daerah maju dan daerah tertinggal dalam konsumsi

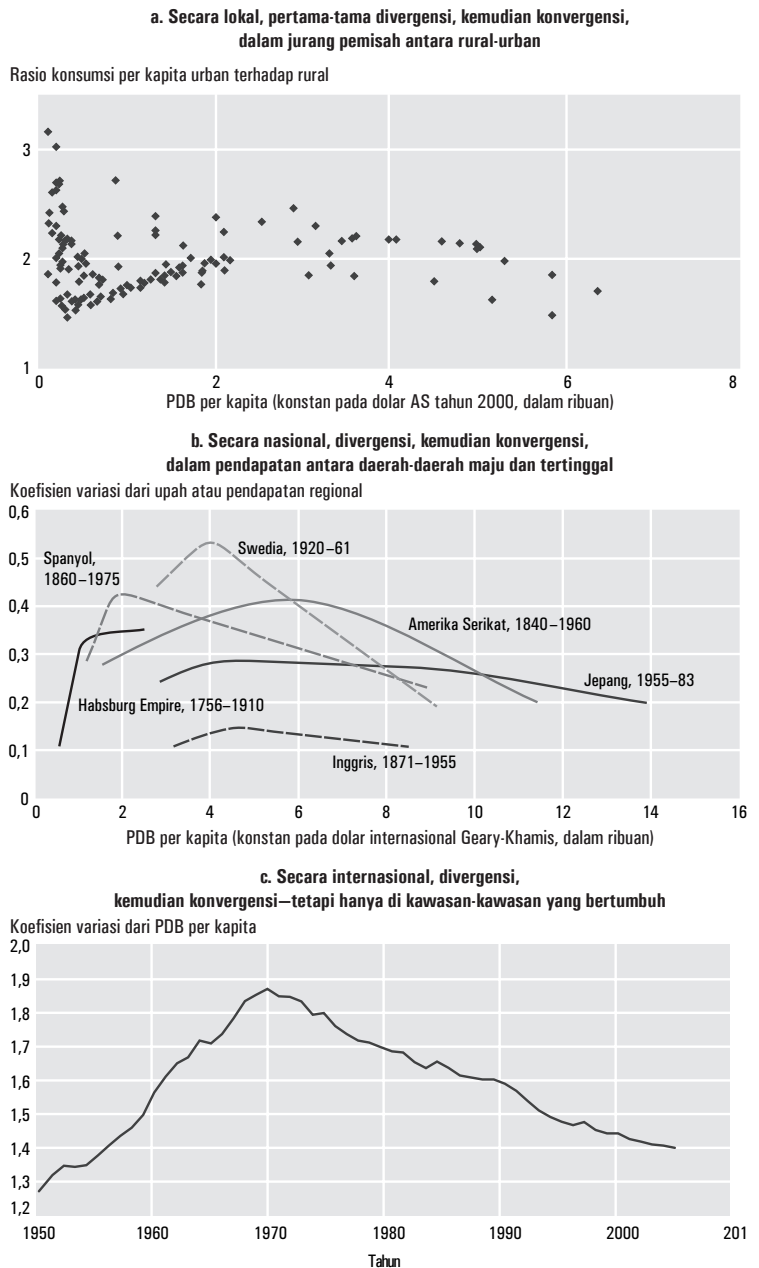
rumah tangga yang serupa hampir 90 persen. Di sebuah negara berpendapatan menengah, Argentina, perbedaannya 50 persen; tetapi di negara maju, seperti Kanada, perbedaannya hanya 20 persen. Sebagai contoh, di negara-negara yang tumbuh pesat di Asia Timur dan Eropa Timur, perbedaan ini meningkat tajam.

Beberapa negara seperti Cile menjadi pengecualian. Antara tahun 1960 dan 2000, Cile mengalami konvergensi geografis sementara PDB per kapitanya naik lebih dari dua kali lipat menjadi sekitar \$10.500. Di Kolombia, perbandingan PDB antara Bogota yang maju dengan Choco yang tertinggal jauh dari 10 menjadi 3 antara tahun 1950 dan 1990. Hal yang tidak begitu luar biasa adalah konvergensi dalam tingkat kemiskinan, kesehatan dasar, gizi, dan pendidikan antara daerah dalam negara. Negara-negara yang bertumbuh pesat di manapun telah mampu dengan cepat menerjemahkan kemajuan ekonomi menjadi kesetaraan spasial dalam standar hidup mendasar ini.

Secara internasional, divergensi pendapatan berlanjut sebentar, dan konvergensinya paling lambat. PDB per kapita global telah meningkat hampir sepuluh kali lipat sejak tahun 1820. Harapan hidup naik dua kali lipat. Tingkat melek huruf meningkat, dari di bawah 20 menjadi lebih dari 80 persen. Namun pencapaian ini tidak terbagi secara merata. Eropa dan percabangannya—Australia, Kanada, Selandia Baru, dan Amerika Serikat—dan belakangan ini Jepang dan tetangganya telah menyaksikan kenaikan pendapatan dan standar hidup yang sangat besar.

Untuk pendapatan, konvergensi hanya terjadi di kawasan-kawasan dunia yang tumbuh paling cepat. Polanya tidak sama di antara negara-negara

Figur 2 Pada ketiga skala geografis, pola-pola konvergensi dalam standar hidup didapati mirip



Sumber-sumber: Panel a: Perkiraan Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 berdasarkan lebih dari 120 survei rumah tangga di lebih dari 75 negara; Panel b: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 2); Panel c: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 3).

ini—beberapa negara memimpin, menghasilkan divergensi di sekitarnya, dan kemudian pertumbuhannya menular ke negara-negara tetangga mereka. Di kawasan lain seperti Asia Barat, tidak terdapat divergensi—tidak begitu menyenangkan karena kawasan-kawasan ini tertinggal dari Eropa, percabangan

dari Eropa, dan Jepang. Pentingnya lingkungan digambarkan secara jelas dengan perbandingan negara-negara di bagian selatan Amerika Latin—Argentina, Brasil, Cile, dan Uruguay—dengan Italia, Portugal, dan Spanyol di Eropa bagian selatan. Antara tahun 1950 dan 2006, konvergensi di Eropa bagian selatan terjadi pada laju 1 persen per tahun, tetapi di Amerika Selatan hanya 0,3 persen.

Berbeda dengan pendapatan, ketidaksetaraan global dalam akses ke standar hidup yang mendasar—harapan hidup dan pendidikan—telah jatuh sejak tahun 1930. Perbaikan-perbaikan ini mulai menyusul sejak tahun 1960 dan telah tersebar di seluruh kawasan.

Dunia sekarang berbeda, tetapi masa lalu memberikan pelajaran yang berguna

Pola-pola umum konsentrasi dan konvergensi mungkin tetap sama bagi negara-negara berkembang saat ini seperti bagi negara yang mulai membangun. Namun terdapat beberapa perbedaan, karena alasan-alasan teknologi dan politik.

Kota-kota lebih besar. Berkat obat-obatan dan transportasi yang lebih baik, dunia sekarang lebih padat penduduk dan kota-kota semakin besar. Antara tahun 1985 dan 2005, populasi kota di negara-negara berkembang tumbuh lebih dari 8,3 juta satu tahun, hampir tiga kali peningkatan tahunan dari negara-negara berpendapatan tinggi saat ini yaitu sebesar 3 juta antara tahun 1880 dan 1900, saat pendapatan mereka sebanding. Walaupun di Cina dan India menjadi pengecualian, pertumbuhan tahunannya kurang dari 4,5 juta, sekitar 50 persen lebih banyak dibandingkan satu abad yang lalu. Perbedaan yang mencolok adalah kota-kota besar dunia

saat ini jauh lebih besar. London memiliki penduduk kurang dari 7 juta orang pada tahun 1900; sementara kota terbesar di antara negara-negara berpendapatan rendah saat ini (Mumbai) berpenduduk tiga kali lipatnya. Begitu juga Mexico City, kota terbesar di negara-negara berpendapatan menengah. Rata-rata ukuran dari 100 kota terbesar dunia telah tumbuh hampir 10 kali lipat dari ukurannya pada tahun 1900 (lihat Figur 3 Panel a), dan hampir dua pertiga dari kota-kota ini berada di negara-negara berkembang.

Pasar lebih luas. Oleh karena kemajuan komunikasi dan teknologi transportasi, istilah pasar menjadi lebih global. Perdagangan global sebagai bagian dari produksi sekarang ini lebih dari 25 persen, hampir lima kali lipat lebih banyak dibandingkan tahun 1900 (lihat Figur 3 Panel b). Keterbukaan terhadap perdagangan luar negeri dan arus modal yang membuat pasar semakin global juga membuat perbedaan pendapatan subnasional lebih besar dan lebih sulit untuk dijembatani di negara-negara berkembang saat ini. Tidak semua bagian dari sebuah negara sama-sama sesuai untuk mengakses pasar dunia. Daerah pesisir dan tempat yang padat secara ekonomi jelas lebih baik dalam hal ini. PDB per kapita Cina pada tahun 2007 sama dengan Inggris pada tahun 1911. Shanghai, daerah maju Cina, saat ini memiliki PDB per kapita sama dengan Inggris pada tahun 1988, sedangkan PDB Guizhou (daerah yang tertinggal) lebih dekat dengan PDB Inggris pada tahun 1930. Ukuran Cina, keterbukaan pesisir Cina pada pasar dunia, dan lokasi Shanghai di pesisir merupakan alasan-alasannya.

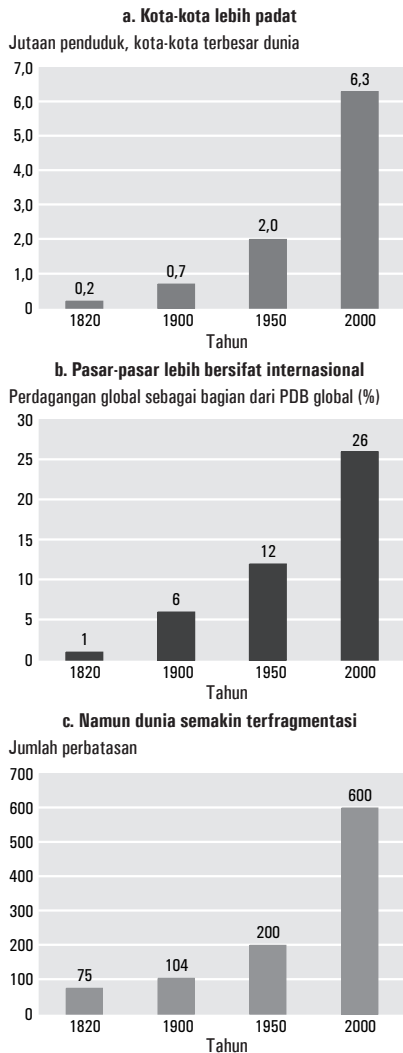
Lebih banyak perbatasan. Sementara pasar menjadi lebih internasional karena transportasi dan

komunikasi yang lebih baik, dunia menjadi lebih terpecah secara politis. Pada tahun 1900 ada sekitar 100 perbatasan internasional (lihat Figur 3 Panel c). Saat ini, ada lebih dari 600, saat bangsa-bangsa di Asia dan Afrika memperoleh kemerdekaan dari penjajah Eropa, dan Uni Soviet serta negara-negara komunis lainnya terpecah menjadi negara-negara kecil. Terpecahnya dunia menjadi lebih banyak negara berarti pasar domestik yang lebih kecil. Namun pada saat yang sama, potensi untuk mengakses pasar luar

negeri makin bertumbuh. Bagaimanapun juga, perbatasan antarnegara yang lebih tipis sekarang memberikan hasil yang lebih baik bagi produsen dan pekerja.

Apakah perbedaan dalam teknologi seperti itu berarti masa lalu tidak memberikan pelajaran? Apakah kota-kota di negara-negara berkembang terlalu besar, dan apakah negara-negara ini akan menjadi lebih baik jika urbanisasinya melambat? Haruskah negara-negara berkembang saat ini lebih peduli dengan disparitas regional dalam produksi dan pendapatan dibandingkan negara-negara maju di masa lalu pada tahap pembangunan yang sama? Apakah saat ini lebih mudah bagi negara-negara berkembang untuk mengakses pasar global, dan mengimbangi kerugian-kerugian yang terkait dengan fragmentasi yang lebih besar? Laporan ini menunjukkan mengapa jawaban untuk pertanyaan-pertanyaan ini adalah “tidak.”

Figur 3 Pengembang-pengembang yang selanjutnya menghadapi dunia yang berbeda



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Pasar membentuk lanskap ekonomi

Meningkatnya kepadatan manusia, migrasi pekerja dan pengusaha untuk mempersingkat jarak ke pasar, serta lebih rendahnya penyekatan yang diakibatkan oleh perbedaan mata uang dan konvensi antar negara, penting bagi berhasilnya pembangunan ekonomi. Berbagai transformasi spasial pada ketiga dimensi ini—kepadatan, jarak, dan penyekatan—paling nyata di Jepang, Amerika Utara, dan Eropa Barat. Pergerakan penduduk dan produk, yang cepat dan sering, telah membantu Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timut Laut sanggup menghasilkan sekitar tiga perempat dari total produksi global dengan kurang dari seperenam penduduk dunia.

Kekuatan-kekuatan pasar yang sama, berupa *aglomerasi*, *migrasi*,

dan *spesialisasi*, sedang mengubah lanskap ekonomi di negara-negara berkembang yang paling sukses saat ini, dalam cara-cara yang sama cakupannya dan kecepatannya. Kota-kota yang bertumbuh, orang-orang yang berpindah, dan perdagangan yang hebat, telah menjadi katalisator untuk kemajuan di negara-negara maju selama dua abad terakhir. Sekarang kekuatan-kekuatan ini menggerakkan tempat-tempat yang paling dinamis di negara-negara berkembang.

Dunia “ekonomi aglomerasi”

Sebuah perjalanan di National Highway 321 ke arah timur dari Chengdu di provinsi Sichuan ke Shenzhen di Guangdong merupakan suatu perjalanan dalam hal pembangunan ekonomi. Pekerja-pekerja yang bermigrasi yang melalui jalan raya ini sering kali meninggalkan keluarga mereka. Namun mereka juga membantu keluarga mereka keluar dari kemiskinan dan mendorong Cina masuk ke dalam kelompok negara-negara berpendapatan menengah. Saat mereka bergerak ke arah timur, mereka meninggalkan dunia pertanian di mana mereka hanya memperoleh sedikit keuntungan dari bekerja secara berdekatan dengan yang lain. Alih-alih demikian, mereka memasuki dunia “ekonomi aglomerasi,” di mana jika berdekatan dengan orang lain, mereka dapat meraup keuntungan yang besar.

Shenzhen menarik pekerja-pekerja muda—90 persen dari 8 juta penduduknya berusia produktif. Spesialisasinya adalah barang-barang elektronik. Namun Shenzhen membuatnya dalam jumlah yang sangat besar. Pada tahun 2006 eksportnya melebihi India, menjadikan pelabuhannya sebagai pelabuhan tersibuk keempat di dunia. Dengan didorong oleh kekuatan aglomerasi,

migrasi, dan spesialisasi, serta dibantu oleh kedekatannya dengan Hong Kong, Cina, Shenzhen tumbuh paling cepat di antara semua kota besar di Cina sejak tahun 1979, saat kota tersebut dirancang sebagai sebuah zona ekonomi khusus.

Cerita ini diulangi kembali di India. Pada tahun 1990 Sriperumbudur kebanyakan dikenal sebagai tempat di mana Perdana Menteri Rajiv Gandhi dibunuh. Pada tahun 2006, jandanya, Sonia Gandhi, menyaksikan saat pabrik telepon Nokia memproduksi telepon genggamnya yang kedua puluh juta.⁶ Pabrik tersebut baru saja memulai produksinya awal tahun 2006. Tanpa adanya status administratif yang dikhususkan seperti untuk Shenzhen, dan juga infrastrukturnya, Sriperumbudur mungkin sedang dibentuk menjadi sebuah pusat barang-barang elektronik skala nasional, atau bahkan regional. Kuncinya adalah kedekatan kota tersebut dengan Chennai, sama seperti kedekatan Shenzhen dengan Hong Kong, Cina, membantu kota tersebut bertumbuh.

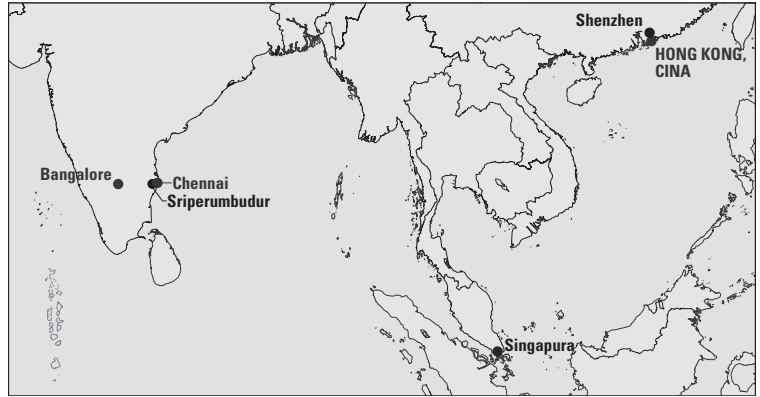
Pada tahun 1965, saat kemerdekaan diberikan kepada Singapura, negara tersebut tidak berada dekat dengan tempat yang makmur atau damai. Alih-alih demikian, Singapura terletak di antara Malaysia dan Indonesia, dua negara miskin yang telah diporakporandakan oleh perang antara para penjajah. Tiga perempat penduduk Singapura tinggal dalam rumah-rumah Petak. Pada tahun 1980, negara tersebut menjadi terindustrialisasi, berspesialisasi dalam elektronik, seperti yang dilakukan oleh Shenzhen saat ini. Pada tahun 1986 negara itu menjadi pelabuhan peti kemas tersibuk di dunia dan pusat keuangan di Asia Tenggara. Sambal berjalan, dengan menginstitusikan pasar-pasar lahan, membangun infrastruktur transportasi yang efisien, dan dengan

campur tangan untuk memperbaiki perumahan-perumahannya, Singapura membersihkan daerah-daerah kumuhnya. Kemakmuran tersebut menular ke negara tetangganya, Malaysia. Kemakmuran yang diciptakan oleh bisnis manufaktur di Malaysia pada gilirannya membantu lebih dari 2 juta orang Indonesia yang berduyunduyun masuk untuk mengisi lowongan pekerjaan di bidang konstruksi dan jasa. Para pebisnis dari Singapura naik jet mengelilingi Asia, memberikan bahan bakar bagi pertumbuhan di tempat-tempat yang lebih jauh dari Shenzhen dan Sriperumbudur. “Bintik merah kecil” di Peta—yang menurut laporan dicemooh oleh presiden negara tetangganya⁷—telah mengubah dirinya sendiri, mengintegrasikan lingkungan sekitarnya, dan menyusul Inggris, mantan penjajahnya (lihat Peta 2).

Singapura, Shenzhen, dan Sriperumbudur menunjukkan bagaimana skala ekonomi dalam produksi, pergerakan pekerja dan modal, serta turunnya biaya transportasi, saling berinteraksi untuk menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang pesat, di kota-kota besar dan negara-negara yang besar dan kecil. Inilah mesin dari perekonomian mana pun, dengan peranan yang begitu mendasar dalam kemakmuran dan pengentasan kemiskinan, sehingga dijadikan pokok bahasan dalam tiga bab pertama tulisan ekonomi paling berpengaruh yang pernah ditulis, *The Wealth of Nations* karya Adam Smith.

Skala ekonomi yang ditekankan oleh Smith dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis—yang eksklusif bagi perusahaan, yang terbagi pada perusahaan-perusahaan dalam industri dan lokasi yang sama, serta yang tersedia

Peta 2 Permukiman-permukiman yang besarnya berbeda-beda memfasilitasi skala-skala ekonomi yang berbeda pula



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

secara lebih umum bagi para produsen di daerah urban yang lebih luas.

- Dengan kurang dari 17.000 penduduk, Sriperumbudur sudah cukup luas bagi Hyundai untuk mendirikan sebuah pabrik besar di sana sejak tahun 1999. Pada tahun 2006 kota tersebut telah membantu Hyundai memproduksi mobilnya yang kesejuta. Pendidikan dasar dan layanan kesehatan, kedekatan dengan pelabuhan, dan infrastruktur dasar, merupakan kebutuhan kota tersebut untuk memfasilitasi skala ekonomi tingkat pabrik. Ini dibuktikan oleh fakta bahwa skala ekonomi internal cukup tinggi untuk industri-industri berat seperti pembuatan kapal, dan rendah untuk industri ringan seperti garmen. Kota tersebut memiliki cukup pekerja untuk memenuhi kebutuhan pekerja dan pekerjaan di pabrik-pabrik besar. Jadi, kota kecil seperti Sriperumbudur cukup besar untuk memfasilitasi *ekonomi internal*.
- Kawasan Ekonomi Khusus Shenzhen—dengan daerah hanya seluas 300 kilometer persegi tetapi penduduknya hampir 3 juta

orang—menjadi rumah bagi industri elektronik yang sibuk. Dengan tersedianya tenaga kerja muda terampil dan setengah-terampil, daerah tersebut berinvestasi dalam pendidikan dan fasilitas penelitian yang lebih baik, untuk memastikan kota tersebut memenuhi apa yang dibutuhkan oleh industri. Pelabuhannya memasukkan bahan setengah jadi dan mengeluarkan produk akhir. Shenzhen berbagi fasilitas-fasilitas mahal, seperti pelabuhan peti kemas besar dan pusat konvensi, serta mencocokkan para pekerja dengan jumlah pekerjaan yang meningkat saat perusahaan-perusahaan berkembang pesat. Kedekatan dengan Hong Kong, Cina, memberikan akses ke sektor keuangan, walaupun Shenzhen juga menjadi tuan rumah bagi sektor keuangan yang berkembang pesat. Dan persaingan untuk para konsumen di antara banyaknya pemasok barang masukan menghasilkan penghematan biaya. Daerah ini sangat baik dalam memberikan apa yang dalam istilah ekonomi disebut *perekonomian lokalisasi*.

- Singapura telah melewati tahapan-tahapan ini dan sekarang menjadi salah satu pusat perdagangan terkemuka di dunia. Dengan menyediakan lingkungan ekonomi yang stabil, hubungan transportasi yang luar biasa, kelayakan untuk ditinggali, dan sektor keuangan yang efisien, Singapura menyediakan layanan bagi seluruh kawasan Asia-Pasifik. Layanan ini digunakan oleh berbagai industri, dari ekspedisi sampai produksi, sampai pendidikan, serta sampai keuangan, asuransi, dan perumahan. Kepadatan ekonominya membuat Singapura semakin

bertumbuh. Dengan hampir 5 juta orang pada kurang dari 700 kilometer persegi, Singapura menjadi negara paling padat penduduknya di dunia. Pada tahun 2006 nilai ekspornya adalah \$300 juta, mendekati Rusia, yang memiliki luas lebih dari 16 juta kilometer persegi. Keberagaman Singapura memfasilitasi penyekatan, pencocokan, dan pembelajaran, memberikan apa yang disebut para ekonom sebagai *perekonomian urbanisasi*.

Di kebanyakan negara, kota-kota seperti itu hidup secara berdampingan. Negara bagian Rio de Janeiro di Brasil memiliki penduduk sekitar 14,5 juta orang. Volta Redonda, tidak jauh dari Rio, memasok barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan CSN, pabrik baja terbesar di Amerika Latin. Duque de Caixas, kira-kira 15 kilometer dari Rio, memenuhi kebutuhan suatu industri yang menghasilkan bahan-bahan petrokimia. Dan keberagaman Rio de Janeiro yang metropolis, dengan sekitar 6 juta orang penduduk, menyediakan jasa keuangan bagi penduduk di sekelilingnya. Dan dengan kota metropolis lain seperti Sao Paulo, Rio menghubungkan Brasil dengan daerah Amerika Latin lainnya, serta dengan dunia. Pola ini tidak asing lagi sehingga hampir menjadi hukum dari perekonomian urban.

Fungsi-fungsi dan keberuntungan dari permukiman sifatnya saling berkaitan. Tempat-tempat yang terindustrialisasi berbeda dari tempat-tempat pendahulunya yang agraris bukan hanya karena mereka lebih terkonsentrasi tetapi juga karena mereka lebih terspesialisasi. Kota-kota terbesar mungkin cocok untuk memulai perusahaan besar; kota-kota yang lebih kecil mungkin lebih cocok untuk

perusahaan yang lebih mapan. Dalam bidang pertanian, pembibitan dan panen harus terjadi di tempat yang sama. Tidak demikian untuk industri dan layanan bisnis. Turunnya biaya transportasi dan komunikasi memungkinkan perusahaan memisahkan tempat pembibitan dan panen. Suatu produk dapat dirancang dan dibiayai di kota-kota besar—dan diproduksi di kota-kota kecil.

Saat perusahaan-perusahaan menyesuaikan diri dengan kondisi pasar yang berubah, tempat-tempat harus melakukan fungsi yang berbeda atau berisiko mengalami kemunduran. Input produksi yang paling tidak dapat bergerak—tanah—harus memiliki suatu mobilitas dalam hal pemanfaatannya. Akses ke laut dan sungai mungkin menjadi alasan mengapa sebuah tempat dihuni, tetapi kegesitan dari pasar lahan di tempat tersebut akan sangat menentukan seberapa jauh tempat itu akan bertumbuh. Pemerintah mungkin tidak pandai dalam memilih tempat-tempat yang akan menjadi makmur. Akan tetapi sebaik apa mereka menjalankan peraturan, membangun infrastruktur, dan mengintervensi untuk membuat *pemanfaatan lahan* menjadi efisien, itulah yang akan menentukan kecepatan dari kemakmuran untuk seluruh lingkungan sekitarnya.

Bergantung pada jenis perekonomian aglomerasi apa yang mereka hasilkan, tempat ini boleh berukuran besar ataupun kecil. Fungsi jauh lebih penting daripada ukuran. Namun berada jauh dari kepadatan ekonomi pada umumnya mengurangi produktivitas. Menggandakan jarak ini di Brasil tampaknya mengurangi produktivitas sebesar 15 persen dan mengurangi keuntungan sebesar 6 persen. Infrastruktur yang lebih baik mengurangi jarak ekonomi. Akan tetapi

di sebuah negara berkembang, cara yang paling alami bagi para pekerja dan pengusaha untuk mendekatkan jarak ini adalah dengan berpindah ke tempat yang lebih dekat.

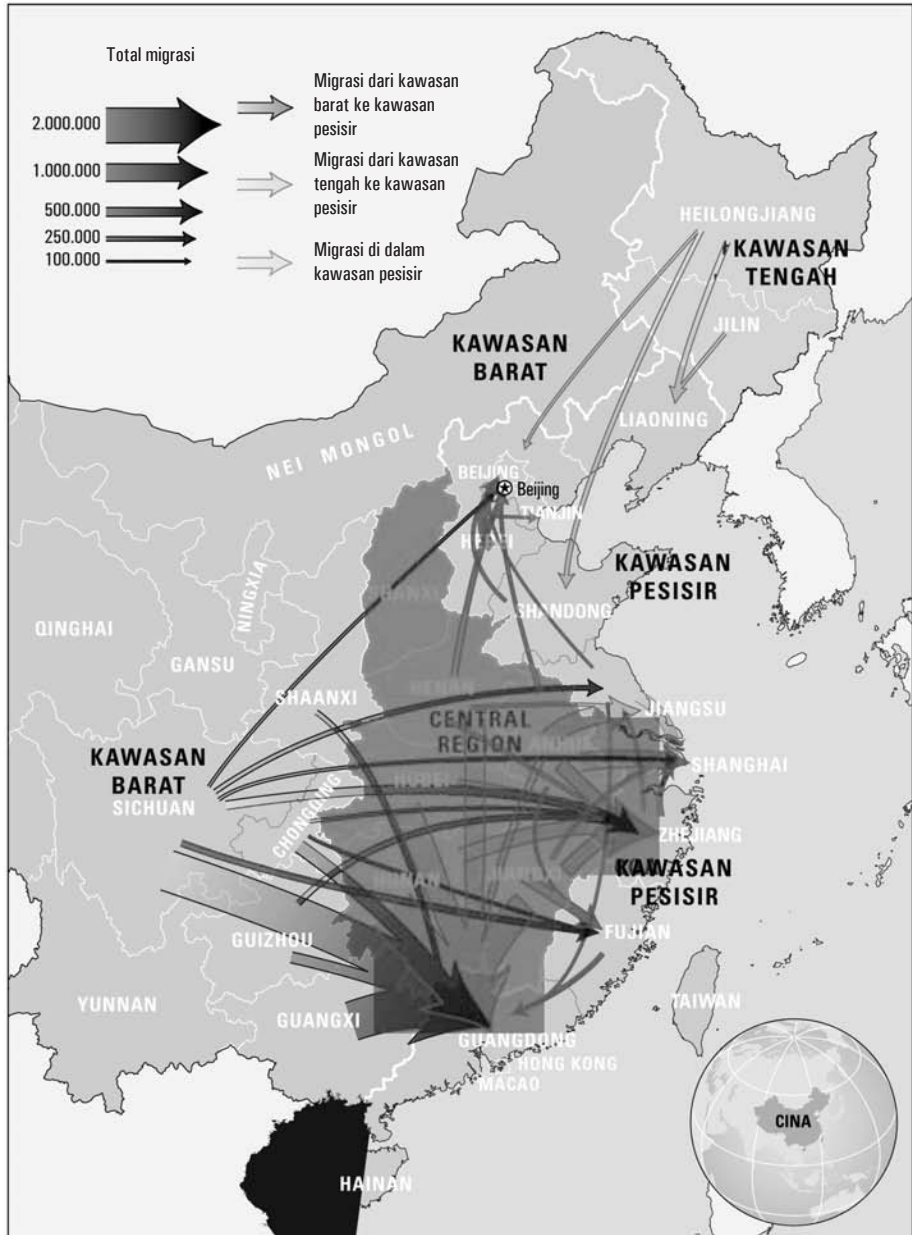
Bermigrasi untuk memperoleh keuntungan dari kedekatan

Perekonomian aglomerasi menarik orang-orang dan sektor keuangan. Dewasa ini, modal cenderung bergerak cepat melintasi jarak yang jauh untuk mengeksplorasi kesempatan untuk mendapatkan keuntungan. Orang-orang juga bergerak, tetapi mereka bergerak lebih cepat ke aglomerasi yang dekat, daripada yang jauh. Setelah pabrik-pabrik dan orang-orang berada di satu tempat, yang lainnya akan mengikuti.

- Secara lokal, pergerakan ke arah kepadatan berlangsung cepat dalam perekonomian-perekonomian yang tumbuh pesat, menghasilkan migrasi rural-urban yang cepat dan disertai pergeseran dari pertanian menuju industri. Saat Korea Selatan tumbuh antara tahun 1970 dan 1995, populasi urbannya naik empat kali lipat menjadi 82 persen, dengan migrasi menyebabkan lebih dari setengah peningkatan tersebut pada tahun 1960-an dan 1970-an.
- Secara nasional, para pekerja berpindah untuk mengurangi jarak ke pasar di bagian-bagian yang makmur. Sekitar 3 juta orang pindah pada semester kedua tahun 1990-an dari negara bagian yang tertinggal, Bihar dan Uttar Pradesh di India, ke negara bagian yang maju, Maharashtra, dan negara bagian yang makmur, Punjab (lihat Peta 5). Di Vietnam, sebuah negara yang jauh lebih kecil, lebih dari 4 juta orang bermigrasi secara internasional selama periode yang sama.

- Secara internasional, migrasi regional adalah sebuah bagian yang besar dari mobilitas tenaga kerja. Migrasi di antara negara-negara yang bertetangga cukup besar jumlahnya. Pantai Gading, India, dan Republik Islam Iran adalah tujuan-tujuan utama dari orang-orang di negara-negara tetangga mereka. Jerman, Italia, dan Inggris masih termasuk dalam 10 besar negara pengirim tenaga kerja. Namun migrasi antarregional bergerak lambat. Kurang dari 200 juta penduduk atas 6,7 miliar penduduk dunia tinggal di luar kawasan kelahiran mereka.

Peta 3 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Meskipun adanya hambatan-hambatan, jutaan pekerja Cina telah bermigrasi

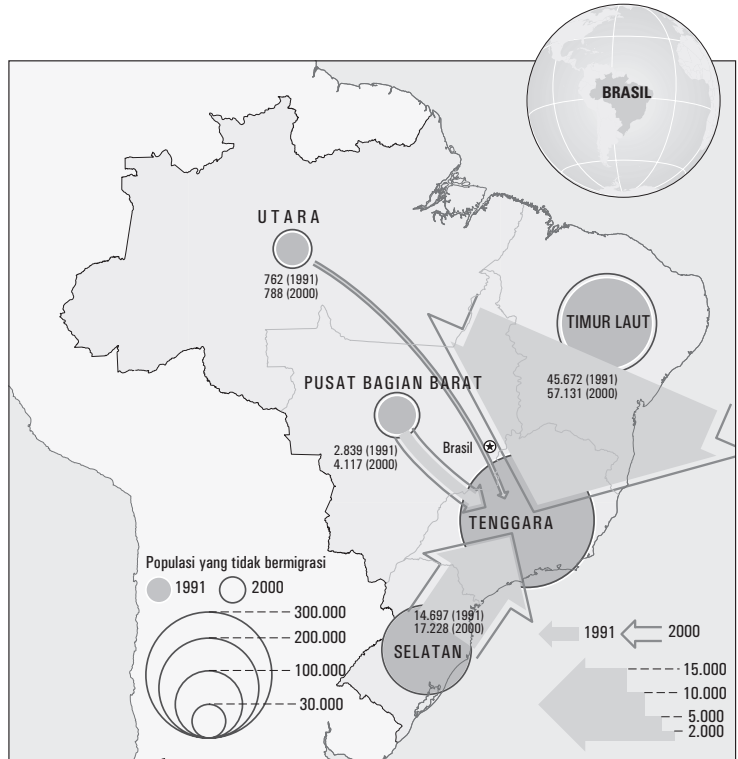


Sumber: Huang dan Luo 2008, menggunakan data dari sensus populasi Cina.

Sedangkan hanya 2 juta orang yang berpindah dari negara-negara miskin ke negara-negara maju setiap tahunnya. Setengahnya berpindah ke Amerika Serikat (AS).

Jumlah ini sepertinya tidak akan bertambah banyak, meskipun keuntungan-keuntungan dari migrasi yang lebih besar dari negara-negara berkembang ke negara-negara maju sangatlah signifikan.⁸ Migrasi internasional pernah cukup tinggi di masa lampau: 20 persen orang Eropa bermigrasi ke lahan-lahan baru di Amerika, Australia, dan Afrika Selatan. Sekarang, pergerakan ini telah melambat. Hanya 500.000 orang Cina yang bermigrasi keluar pada tahun 2005. Akan tetapi migrasi internal telah menyusulnya di negara-negara berkembang. Lebih dari 150 juta orang berpindah secara internal di Cina meskipun adanya halangan-halangan (lihat Peta 3). Di Brasil, di masa-masa pertumbuhannya yang tinggi antara tahun 1960-an dan 1970-an, hampir 40 juta orang meninggalkan daerah pedesaan untuk pindah ke kota-kota; bahkan hari ini, para pekerja muda

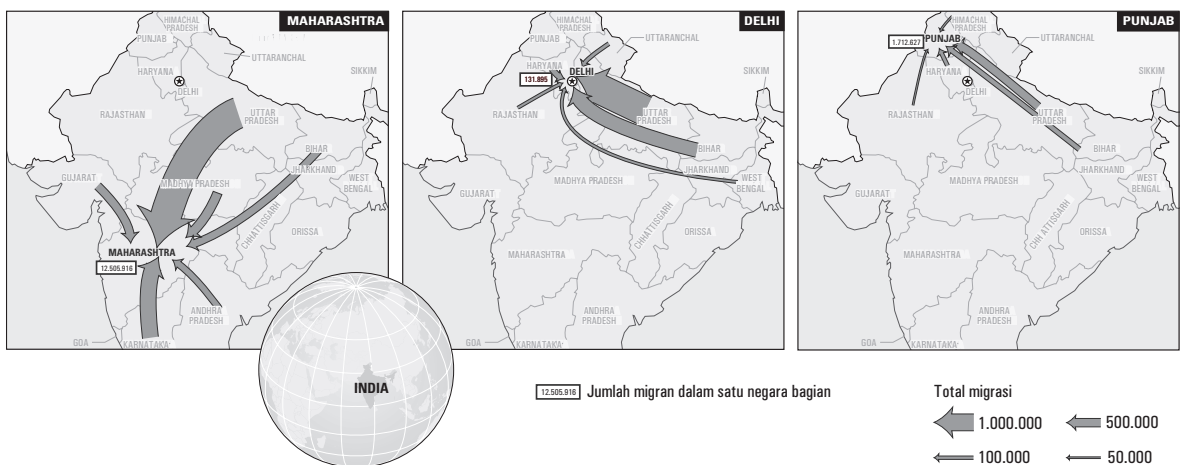
Peta 4 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Ribuan pekerja muda di Brasil pindah supaya lebih dekat ke kepadatan ekonomi



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan data sensus dari Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica.

melakukan migrasi besar-besaran (lihat Peta 4). Migrasi internal yang dahsyat ini bukanlah hal baru. Antara tahun 1820 dan 2000 pendapatan per kapita di AS naik 25 kali lipat, dan orang-orang Amerika mendapatkan reputasi sebagai

Peta 5 Bermigrasi untuk mengurangi jarak ke kepadatan: Migrasi di India sejauh ini tidak terlalu bersemangat



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan data sensus India.

orang-orang paling bebas di dunia. Di Jepang, migrasi internal mencapai puncaknya pada 1960-an, saat negara tersebut mulai mencuat sebagai negara dengan perekonomian terbesar kedua di dunia.

Meskipun ada kebijakan-kebijakan pembangunan daerah yang agresif, 1,7 juta orang—lebih banyak perempuan daripada laki-laki—telah meninggalkan Jerman Timur untuk pindah ke Jerman Barat, membuat pendapatan di sana lebih setara. Sejak terjadinya transisi ke perekonomian pasar, perusahaan-perusahaan dan orang-orang telah memilih tempat-tempat yang lebih cocok untuk produksi. Lebih dari satu juta orang—sekitar 12 persen dari total penduduk—telah meninggalkan Siberia serta Rusia Utara dan Rusia Timur Jauh untuk pindah ke daerah barat Rusia.

Afrika Barat telah menjaga mobilitas tenaga kerja regionalnya melalui kerja sama institusional. Akan tetapi Afrika yang merdeka sekarang secara umum kurang terintegrasi. Orang-orang Afrika—khususnya yang paling terampil—telah meninggalkan benua tersebut untuk mencari dan meraih imbalan yang lebih tinggi di bagian Utara. Bagian-bagian lain dari dunia ini menunjukkan bagaimana mengatasi pengurusan otak ini. Para pekerja terdidik akan tertarik ke tempat-tempat di mana orang-orang lain, yang juga memiliki keahlian, beraglomerasi. Hal ini menguntungkan bagi kedua tempat. Namun ketika orang-orang terpaksa keluar karena merasa tidak aman atau karena kelangkaan layanan-layanan mendasar, migrasi menguntungkan bagi migran tetapi tidak selalu bagi negaranya. Migrasi tarik lebih baik daripada migrasi dorong, tetapi keduanya sulit dihentikan ataupun diperlambat. Para pembuat kebijakan menyadari bahwa

tantangannya bukanlah bagaimana membuat mereka berhenti berpindah, melainkan bagaimana mencegah mereka berpindah karena alasan-alasan yang salah.

Cina mengilustrasikan keuntungan-keuntungan ini. Kecuali untuk suatu masa yang singkat ketika terjadi Revolusi Budaya, Cina telah memperlakukan diasporanya dengan baik, dengan memberikan hak-hak dan juga rasa hormat.⁹ Secara internalnya, kebijakan-kebijakannya bergerak maju-mundur, tetapi sekarang telah bergeser, dari yang tadinya mencoba membuat orang-orang batal pindah, menjadi menyediakan layanan-layanan mendasar kepada orang-orang di mana pun mereka tinggal. Kebijakan-kebijakan ini sekarang menunjukkan hasilnya. Sementara para migran Cina bergerak ke daerah pesisir dalam jumlah jutaan jiwa, sebagian besar dari 57 orang Cina di luar negara tersebut membawa kembali keahlian dan keuangan ke beberapa tempat yang sama. Migran internal dan juga migran internasional datang bersama-sama bukan secara kebetulan. Keinginan orang-orang Cina untuk berpindah—meninggalkan negaranya untuk pergi ke tempat-tempat lain di dunia untuk kabur dari peperangan dan ketidaknyamanan di bagian pertama dari abad ke-20 dan kemudian membawa uang dan pengetahuan ke daerah pesisir Cina selama 25 tahun terakhirnya—menjanjikan untuk membawa Cina “membalikkan nasibnya,” seperti daerah Timur Laut AS (lihat “Geografi yang Bergerak: Mengatasi Jarak di Amerika Utara”).

Negara-negara tidak dapat menjadi makmur tanpa orang-orang yang memiliki mobilitas tinggi. Memang, kemampuan orang-orang untuk berpindah tampaknya merupakan

ukuran yang baik dari potensi ekonomi mereka, dan keinginan untuk bermigrasi tampaknya merupakan ukuran dari hasrat mereka untuk maju. Pemerintah harus memfasilitasi *mobilitas tenaga kerja*. Selama berdekade-dekade sejak merdeka, India memperlakukan 40 juta emigrannya sebagai “orang India yang tidak dibutuhkan.” Didorong oleh suatu perubahan sikap sejak 1990-an, para ekspatriat India sekarang menarik tempat-tempat yang jauh seperti Bangalore dan Hyderabad menjadi semakin dekat ke pasar-pasar dunia, sama seperti orang-orang Cina di luar negeri melakukannya untuk Shanghai dan Guangzhou lebih dari satu dekade sebelumnya. Turunnya biaya-biaya transportasi dan komunikasi telah sangat membantu.

Spesialisasi dan perdagangan seiring biaya-biaya transportasi menurun

Biaya-biaya transportasi dan komunikasi telah menurun dengan cepat selama satu abad terakhir, khususnya selama 50 tahun belakangan. Sejak tahun 1970-an, biaya angkut dengan kereta sudah turun setengahnya. Biaya transportasi jalan telah turun sekitar 40 persen, kendati biaya-biaya energi dan upah meningkat. Untuk biaya angkut udara di seluruh dunia, harganya telah turun hingga sekitar 6 persen dari tingkat biaya pada tahun 1955. Harga jasa pengiriman dengan kapal sekarang adalah setengah dari harga pada tahun 1960. Panggilan telepon selama tiga menit dari New York ke London pada tahun 1931 hampir mencapai \$300. Sekarang, panggilan tersebut dapat dilakukan dengan hanya membayar beberapa sen.

Dengan turunnya biaya-biaya transportasi domestik, produksi ekonomis seharusnya telah tersebar

lebih merata di dalam negara-negara. Dengan rendahnya biaya-biaya angkutan dan komunikasi internasional, negara-negara seharusnya meningkatkan perdagangannya dengan mitra-mitra yang jauh. Akan tetapi, yang terjadi justru sebaliknya. Turunnya biaya-biaya transportasi diikuti oleh meningkatnya konsentrasi ekonomi dalam negara-negara. Dan sementara negara-negara sekarang melakukan perdagangan lebih banyak dengan semua pihak—ekspor sebagai bagian dari produksi dunia telah naik empat kali lipat ke 25 persen selama tiga dekade terakhir—perdagangan dengan *negara-negara tetangga* justru menjadi semakin penting.

Mengapa hal ini terjadi? Jawabannya terdapat dalam semakin pentingnya skala ekonomi dalam produksi dan transportasi (lihat Bab 6). Seiring biaya-biaya transportasi telah menurun, spesialisasi yang lebih besar menjadi mungkin, serta lokasi dari perusahaan-perusahaan dan juga sifat alamiah dari perdagangan telah berubah secara radikal. Dengan biaya transportasi yang tinggi perusahaan-perusahaan harus berada dekat dengan konsumen. Kini, setelah biaya-biaya itu turun, mereka dapat memanfaatkan skala ekonomi internal, lokal, dan urban, dan mengirimkan produknya kepada konsumen. Begitu pula halnya secara internasional. Dengan biaya transportasi yang tinggi, Inggris hanya mengimpor apa yang tidak mampu ditumbuhkan atau dihasilkan oleh penduduknya pada biaya yang masuk akal—yaitu rempah-rempah dari India dan daging sapi dari Argentina, ditukar dengan produk tekstil dan porselen dari Inggris. Seiring biaya-biaya tersebut turun, Inggris mengimpor lebih banyak daging sapi dan rempah-rempah. Akan tetapi, Inggris juga lebih banyak melakukan perdagangan dengan

Prancis dan Jerman—wiski Scotch untuk anggur Prancis, *ale* (semacam bir tetapi lebih keras—*red.*) Inggris untuk bir Jerman. Perdagangan untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar telah digabungkan dengan dan bahkan diambil alih oleh perdagangan untuk memuaskan berbagai keinginan.

Turunnya biaya-biaya transportasi dan komunikasi telah membuat dunia menjadi lebih kecil. Akan tetapi ini juga telah membuat aktivitas ekonomi lebih terkonsentrasi secara geografis:

- Secara lokal, dengan menurunnya biaya komuter dan membesarnya potensi untuk memanfaatkan skala ekonomi, kota-kota besar dan kecil dapat tumbuh menjadi lebih besar dan lebih padat.
- Secara nasional, daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal di dalam negara-negara terhubung melalui

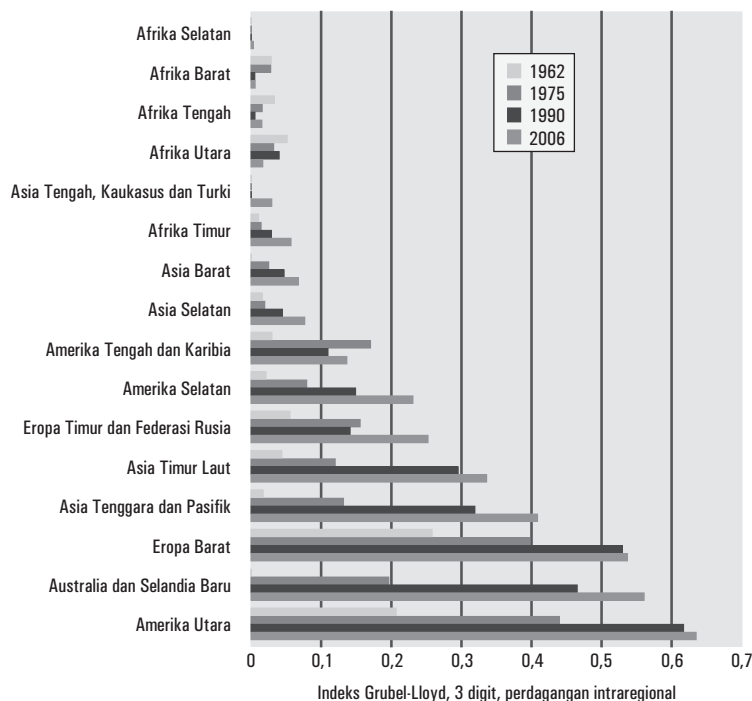
moda-moda transportasi yang lebih baik, sehingga produksi menjadi lebih terkonsentrasi di daerah-daerah yang lebih padat secara ekonomis untuk memanfaatkan perekonomian aglomerasi.

- Secara internasional, negara-negara yang telah menurunkan biaya-biaya transportasi lebih banyak, telah mendapatkan manfaat terbesar dari perdagangan yang meningkat. Spesialisasi yang meningkat telah membuat negara-negara ini menjadi semakin kompetitif, serta mengonsentrasikan perdagangan dan kekayaan di sedikit bagian di dunia ini.

Skala ekonomi juga terasa dalam sektor transportasi. Meningkatnya perdagangan membuat biaya transportasi semakin menurun, yang kemudian membuat perdagangan semakin meningkat. Hal ini khususnya benar adanya untuk perdagangan intraindustri, yang telah menjadi bagian dari perdagangan internasional yang paling pesat pertumbuhannya selama setengah abad terakhir. Sejak 1960, bagian dari perdagangan intraindustri dalam total dunia telah berlipat ganda, dari 27 persen menjadi 54 persen. Perdagangan intraindustri dalam kawasan tergolong rendah di sebagian besar kawasan di dunia, dan cukup tinggi di beberapa kawasan saja. Nilai ini hampir nol untuk Afrika Tengah, Asia Tengah, Afrika Timur, Afrika Utara, Asia Selatan, dan Afrika Selatan. Nilai tertingginya terdapat di Australia, Asia Timur, Selandia Baru, Amerika Utara, dan Eropa Barat (lihat Figur 4).

Kerja sama regional juga telah melaju lebih cepat dan lebih jauh di bagian-bagian ini, menjelaskan mengapa gesekan-gesekan dari perbatasan telah

Figur 4 Perdagangan intraindustri tinggi di Amerika Utara, Eropa Barat, Oseania, dan Asia Timur



Sumber: Brühlhart 2008, untuk Laporan ini.

Catatan: Indeks Grubel-Lloyd adalah fraksi dari perdagangan total yang berasal dari perdagangan intraindustri.

berkurang. Dibantu oleh integrasi yang semakin mendalam, bagian perdagangan yang intraregional di UE telah naik di atas 60 persen (lihat “Geografi yang Bergerak: Mengatasi Penyekatan di Eropa Barat”). Di Asia Timur, kawasan yang pertumbuhannya paling pesat, bagian perdagangan regional sekarang adalah lebih dari 55 persen (lihat “Geografi yang Bergerak: Jarak dan Penyekatan di Asia Timur”).

Pembangunan di dalam sebuah dunia yang spesialisasi dan konsentrasinya semakin tinggi menjadi semakin menantang. Negara-negara berkembang memiliki biaya-biaya transportasi yang lebih tinggi dan pasar-pasar yang kecil, sehingga tidak mungkin untuk melakukan spesialisasi di sana. Akan tetapi beberapa negara—khususnya di Asia Timur—telah menunjukkan bahwa pasar-pasar ini dapat diakses oleh negara-negara berpendapatan rendah. Jawabannya terdapat dalam komponen dari perdagangan intraindustri yang paling pesat pertumbuhannya: perdagangan “input-input antara” dari produksi (lihat Kotak 3).

Dalam bidang pertanian, industri, dan jasa, potensi untuk memfragmentasikan produksi nyaris tidak ada batasnya. Thailand mungkin tidak mampu membuat perangkat televisi yang lebih bagus dibanding Jepang, tetapi Thailand dapat membuat komponen-komponen televisi yang sama bagusnya, bahkan lebih murah. Dijangkari oleh Cina dan Jepang, negara-negara di Asia Timur telah mengembangkan jaringan produksi yang saling memperdagangkan barang-barang antara (barang-barang madya) ini. Dengan melakukan spesialisasi dalam bagian kecil dari rantai produksi, mereka telah menerobos masuk ke dalam komponen perdagangan manufaktur

yang paling mewah sekaligus paling pesat pertumbuhannya.

Negara-negara di kawasan-kawasan lain juga dapat memperoleh keuntungan dari tumbuhnya *perdagangan barang-barang antara*. Kuncinya bagi sebagian besar di antara mereka adalah menciptakan suatu upaya bersama untuk menurunkan biaya-biaya transportasi. Ini berarti konsentrasi yang lebih tinggi di dalam negara-negara berkembang, tetapi—dengan mengizinkan mereka untuk melakukan spesialisasi dalam tahapan-tahapan awal dari pembangunan dan mengeksploitasi skala ekonomi—ini akan membantu mereka melakukan konvergensi ke pendapatan dan standar hidup dari negara-negara maju. Selama dua dekade terakhir, interaksi demikian antara skala ekonomi, mobilitas modal dan tenaga kerja, serta biaya-biaya transportasi telah menjadi minat utama dari para peneliti (lihat Kotak 4).

Pemahaman-pemahaman yang mereka dapatkan seharusnya mengubah apa yang dapat diharapkan dari pasar-pasar. Mereka juga seharusnya bermanfaat bagi pemerintah untuk menentukan apa yang dapat mereka lakukan guna mendorong transformasi geografis yang dibutuhkan untuk pembangunan.

Menempatkan pembangunan dengan benar

Kemakmuran tidak akan datang ke setiap tempat pada satu waktu sekaligus, tetapi tidak boleh ada satu tempat pun yang terus berkalang kemiskinan. Dengan kebijakan-kebijakan yang baik, konsentrasi aktivitas ekonomi dan konvergensi dalam standar hidup dapat terjadi bersamaan. Tantangannya bagi pemerintah adalah untuk memperbolehkan—bahkan mendorong—terciptanya pertumbuhan ekonomi yang “tidak

KOTAK 3. Perdagangan intraindustri dan input antara

Lebih dari setengah perdagangan dunia masa kini adalah perdagangan intraindustri, dengan industri-industri diklasifikasikan ke dalam 177 (3 digit) kategori, jauh lebih banyak daripada seperempatnya di tahun 1962. Jadi, struktur ekonomi di berbagai negara kini menjadi semakin serupa. Perdagangan ini terdiri atas barang-barang jadi dan barang-barang antara, dengan keduanya telah meningkat secara

signifikan selama 50 tahun terakhir. Kenaikan dalam perdagangan intraindustri ini tidaklah hanya pada bidang manufaktur. Perdagangan intraindustri di bidang permesinan dan alat-alat transportasi adalah yang tertinggi, tetapi peningkatan yang terbesar adalah di bidang makanan dan binatang hidup. Para konsumen menyukai keberagaman hasil-hasil pertanian, dan ini berarti keuntungan dalam perdagangan

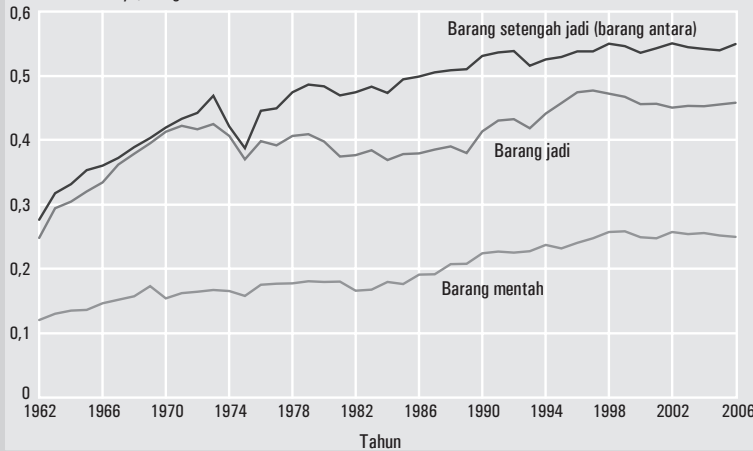
antara dua negara yang menghasilkan makanan dan binatang yang sama (lihat figur di bawah ini).

Namun peningkatan yang terbesar adalah untuk input antara—barang-barang yang dibutuhkan untuk produksi tetapi juga diproduksi. Perdagangan intraindustri marginal—suatu ukuran perubahan yang dapat diandalkan—nilainya sangat tinggi untuk barang-barang antara. Ini tidak hanya berlaku untuk bidang manufaktur. Pertanian juga membutuhkan input. Dan turunnya biaya komunikasi telah menghasilkan fragmentasi jasa yang lebih besar ke dalam “komponen-komponen,” memasok para konsumen dari berbagai belahan dunia.

Perdagangan barang antara lebih sensitif pada biaya-biaya transportasi dibandingkan perdagangan barang jadi. Simak ilustrasi berikut: Jika input antara adalah dua pertiga dari nilai tambah untuk suatu barang, maka peningkatan biaya transportasi sebesar 5 persen dapat berarti peningkatan pajak sebesar 50 persen. Oleh karena itu, bukanlah hal yang aneh jika perdagangan barang antara telah meningkat paling cepat di bagian-bagian dunia di mana biaya-biaya transportasi dan biaya-biaya perdagangannya paling banyak berkurang.

Perdagangan intraindustri telah meningkat untuk barang mentah, barang antara, dan barang jadi

Indeks Grubel-Lloyd, 3 digit



Sumber: Brühlhart 2008, untuk Laporan ini.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

seimbang,” di samping tetap memastikan pembangunannya menyeluruh. Pemerintah dapat melakukan hal ini melalui integrasi ekonomi—dengan cara mendekatkan tempat-tempat yang maju dan yang tertinggal secara ekonomis.

Integrasi ini dapat dilakukan dengan melepaskan kekuatan-kekuatan pasar, yaitu aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi, bukan dengan memerangi atau melawan mereka. Sebaik apa pasar dan pemerintah bekerja sama menentukan kecepatan dan keberlanjutan dari transformasi geografis. Lihat apa yang terjadi di Bogotá, Turki, dan Afrika Barat:

- Bogotá memiliki hampir 7 juta penduduk, tetapi migrasi dari daerah rural Kolombia tetap berlanjut. Sepertiga dari total pertumbuhan populasinya disebabkan oleh migran dari daerah rural yang kebanyakan menetap di lingkungan miskin dan penuh sesak ketika kotanya tumbuh semakin padat. Sejak tahun 2000, sebuah sistem transportasi umum yang baru, *TransMilenio*, telah membuka jalan bagi kebuntuan ini. Saat ini, sistem transportasi ini mengangkut satu juta penumpang per bulannya. Ia telah memperkecil jarak ke peluang-peluang ekonomi,

KOTAK 4. *Pemahaman-pemahaman baru dari analisis selama satu generasi*

Setelah memperhitungkan dampak-dampak skala ekonomi pada produksi, para peneliti telah menelaah organisasi industri, pertumbuhan ekonomi, perdagangan internasional, dan geografi ekonomi dengan cara pandang yang baru. Hasilnya cukup mengejutkan bagi mereka yang mempelajari analisis ekonomi konvensional. Berikut ini adalah beberapa pemahaman baru tersebut:

Pabrik-pabrik harus menjadi besar untuk dapat mengeksploitasi skala ekonomi, namun tidak dibutuhkan tempat yang besar untuk dapat menghasilkan skala ekonomi. Meningkatnya pengembalian seiring peningkatan skala produksi disebabkan oleh biaya tetap dari produksi (faktor internal perusahaan) dan kedekatan terhadap tenaga kerja, konsumen, dan orang-orang yang memiliki ide-ide baru (faktor eksternal). Ukuran kota tidak menjadi masalah, yang penting adalah fungsinya.

Alasannya: dengan biaya transportasi yang masuk akal, kota-kota dapat menjadi cukup besar untuk memfasilitasi skala ekonomi internal. Kota-kota berukuran menengah umumnya cukup besar untuk perekonomian "lokalisasi" yang berasal dari pasar barang-barang input yang ramai, namun tidak cukup untuk perekonomian "urbanisasi"—terutama untuk yang melibatkan pelimpahan pengetahuan—yang

banyak diciptakan oleh kota-kota besar (lihat Bab 4).

Implikasinya: pembuat kebijakan seharusnya berfokus pada fungsi kota.

Sumber daya manusia berpindah ke tempat yang penuh dan bukan ke tempat yang kekurangan sumber daya manusia. Analisis ekonomi konvensional mengimplikasikan bahwa orang-orang seharusnya berpindah ke tempat di mana keterampilan mereka masih jarang. Akan tetapi kelihatannya yang terjadi adalah kebalikannya: mereka yang berpendidikan mencari tempat di mana banyak orang lain juga memiliki keterampilan serupa. Di kalangan 100 daerah metropolitan di AS, 25 kota yang memiliki porsi jumlah lulusan universitas tertinggi di tahun 1990 telah menarik lulusan universitas sebanyak dua kali lipat dari lulusan universitas di 75 kota lainnya pada tahun 2000.

Alasannya: tenaga kerja terdidik mendapatkan keuntungan dari kedekatannya dengan tenaga kerja lain.

Implikasinya: kebijakan-kebijakan seharusnya menghargai kekuatan pasar yang mengumpulkan orang-orang terdidik di suatu tempat, alih-alih melawan kekuatan tersebut.

Turunnya biaya transportasi lebih meningkatkan perdagangan dengan negara-negara tetangga, bukan dengan

negara-negara yang jauh. Dengan turunnya biaya transportasi, negara-negara seharusnya lebih banyak mengadakan perdagangan dengan negara-negara yang jauh. Namun, perdagangan telah menjadi lebih lokal dibandingkan global. Perdagangan lebih banyak terjadi di kalangan negara-negara yang serupa, karena semakin lama perdagangan semakin didasarkan pada eksploitasi skala ekonomi, bukan pada perbedaan kekayaan alam.

Alasannya: turunnya biaya transportasi memungkinkan spesialisasi (lihat Bab 6).

Implikasinya: turunnya biaya transportasi mengubah komposisi perdagangan internasional dan bahkan menjadikannya lebih sensitif terhadap biaya-biaya seperti ini. Kebijakan untuk mengurangi biaya perdagangan dan biaya transportasi harus menjadi bagian besar dari strategi pertumbuhan untuk negara-negara yang baru mulai berkembang.

Mengenali skala ekonomi dan interaksinya dengan mobilitas orang-orang dan produksi menunjukkan bahwa kita sebaiknya mengubah pandangan yang telah lama dipertahankan mengenai apa yang dibutuhkan untuk pertumbuhan ekonomi.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

terutama bagi lingkungan miskin. Namun, masih banyak orang yang hidup di daerah kumuh, sementara kejahatan dan kekerasan semakin parah. Inisiatif pemerintah setempat telah mengatasi penyekatan-penyekatan sosial ini sejak tahun 2003, membantu hampir 1 juta orang berintegrasi ke dalam kota tersebut dan mengubah lingkungan mereka.

- Dengan cara yang berbeda, Turki juga sedang berusaha mengubah lingkungannya. Negara yang memiliki jumlah penduduk 70 juta ini telah menantikan integrasinya dengan

UE. Oleh karena perekonomian aglomerasi yang lebih tinggi dan biaya transportasi yang lebih rendah, daerah di sekitar Istanbul dan Izmir mungkin lebih cocok untuk berintegrasi dengan Eropa. Daerah yang lebih jauh di bagian timur dan tenggara Anatolia dan Laut Hitam memiliki 40 persen dari keseluruhan lahannya namun tingkat produksi nasionalnya kurang dari 20 persen, dengan PDB per kapita di sana sekitar setengah dari PDB per kapita di daerah barat. Disparitas ini tetap ada walaupun pemerintah berusaha

menyebarkan massa ekonomi ke arah timur. Sementara itu, investasi publik di bidang layanan sosial membantu daerah-daerah yang tertinggal, sedangkan insentif pajak bagi perusahaan-perusahaan untuk masuk ke daerah-daerah tersebut sepertinya tidak efektif.¹⁰

- Economic Community of West African States (ECOWAS) memiliki sebuah protokol yang mengizinkan pergerakan bebas antarnegara anggota bagi 250 juta penduduknya. Hal ini telah membantu lingkungannya mempertahankan mobilitas tenaga kerja regional pada tahap prakemerdekaan, bahkan pada saat mobilitas tenaga kerja menurun di Afrika Timur dan Selatan. Namun, untuk perdagangan, ceritanya lain. Pada bagian-bagian dunia yang paling dinamis, pertukaran barang dan jasa yang serupa—perdagangan intraindustri—telah meningkat pesat. Namun, perbatasan internasional di Afrika Barat dipertebal dengan pita merah dan tempat pemeriksaan ilegal, yang memecah-belah kawasan tersebut dan membuat usaha para anggota ECOWAS untuk berspesialisasi dan berdagang menjadi sia-sia.

Seiring dengan melebarnya lensa geografi ekonomi, maka tampaklah berbagai pergerakan, penekanan, dan ketegangan yang berbeda.

- Secara lokal, di tempat-tempat seperti Bogotá, lahan haruslah mengakomodasi lebih banyak orang. Jika *pasar lahan* berfungsi dengan baik, pergantian penggunaan lahan dapat terjadi dengan lancar dan lahan dapat dialokasikan secara produktif. Kota-kota yang melakukan hal ini

dengan baik akan tumbuh, dan menarik lebih banyak orang ke dalam kepadatan ekonomi mereka.

- Orang-orang dan produk bergerak lebih cepat di Bogotá dan sekitarnya daripada di Turki. Di Turki, daerah baratnya bahkan akan menjadi lebih makmur dan padat jika pergerakannya lebih lambat. Disparitas spasial dalam pendapatan dan tingkat kemiskinan antara daerah barat dan timur kemungkinan meningkat dan kemudian akan menghilangkan seiring orang-orang berpindah untuk memanfaatkan kepadatan ekonomi. Jika *pasar tenaga kerja* di Turki lancar, maka orang-orang akan mengurangi jarak ekonomi mereka ke aglomerasi-aglomerasi ini.
- Di tingkat internasional, pergerakan ini kemungkinan akan semakin berkurang dan semakin lambat. Jika pasar-pasar regional dan global terintegrasi, negara-negara di Afrika Barat dapat menspesialisasikan diri dalam beberapa tugas dan menjadi kompetitif di pasar dunia. Seiring dengan hilangnya penyekatan-penyekatan, negara-negara yang saling bertetangga memperdagangkan barang dan jasa yang serupa, lebih termotivasi oleh keuntungan dari spesialisasi dan skala produksi dibandingkan oleh perbedaan kekayaan alam yang mereka miliki. Perdagangan hanya dapat menyeimbangkan sebagian dari macetnya pergerakan lahan dan tenaga kerja, namun perdagangan akan membantu tercapainya konvergensi jika negara-negara berkembang dapat memanfaatkan komponen yang pertumbuhannya paling pesat: *perdagangan barang antara*.

Motif-motif pribadi merupakan pembentuk utama dari lanskap perekonomian, namun hal ini dapat dibentuk ulang oleh tindakan kolektif, yang paling tepat jika dilakukan oleh pemerintah. Dilihat dari lensa geografi ekonomi, penggunaan lahan, mobilitas tenaga kerja, dan perdagangan barang antara menjadi fokus (lihat Tabel 2). Pemerintah seharusnya memerhatikan lahan, tenaga kerja, dan pasar-pasar produk. Ketika faktor-faktor ini tidak bekerja dengan baik, maka kekuatan-kekuatan aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi akan melemah, dan perekonomiannya menjadi stagnan. Ketika mereka bekerja dengan baik, maka lahan, tenaga kerja, dan pasar barang-barang input akan menghasilkan efisiensi ekonomi yang diikuti dengan konsentrasi geografis, dan pemerataan yang terkait dengan standar hidup yang mengalami konvergensi.

Aturan umum untuk integrasi ekonomi

Perhatian dari para pembuat kebijakan adalah bahwa produksi akan terpusat di tempat-tempat tertentu, dan orang-orang akan terpusat di tempat-tempat lainnya. Daerah perkotaan akan memiliki kepadatan ekonomi dan daerah pedesaan akan memiliki sebagian besar warga miskin. Daerah maju akan memiliki massa ekonomi, sedangkan daerah miskin akan berkumpul di daerah-daerah tertinggal. Beberapa negara akan memiliki sebagian besar kekayaan dunia, namun negara-negara lainnya diliputi oleh kemiskinan. Walaupun sifatnya hanya sementara, hal ini tetap saja tidak adil. Akan tetapi disparitasnya bisa saja berlangsung lama, menggoyahkan stabilitas dari beberapa bagian di suatu negara, bangsa-bangsa, dan bahkan beberapa kawasan dunia.

Pemerintah memiliki banyak alasan untuk khawatir mengenai disparitas kemakmuran dalam negeri dan antarnegara. Mereka juga memiliki instrumen kebijakan untuk mendorong terwujudnya integrasi ekonomi dalam upaya mengurangi berbagai disparitas tersebut:

- **Institusi**—rujukan singkat dalam Laporan ini untuk kebijakan-kebijakan yang *buta secara spasial* dalam perancangannya dan harus universal dalam cakupannya. Beberapa contoh utama adalah regulasi yang memengaruhi lahan, tenaga kerja, serta perdagangan internasional dan layanan sosial seperti pendidikan, kesehatan, serta air dan kebersihan, yang dibiayai melalui pajak dan mekanisme transfer.
- **Infrastruktur**—rujukan singkat bagi kebijakan dan investasi yang *terhubung secara spasial*. Contohnya adalah jalan, rel kereta, bandara, pelabuhan laut, dan sistem komunikasi yang memfasilitasi pergerakan barang, jasa, orang-orang, dan ide-ide baik secara lokal, nasional, maupun internasional.
- **Intervensi**—rujukan singkat bagi program-program yang *bersasaran*

Tabel 2 Aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi adalah kekuatan yang paling penting—dan lahan, tenaga kerja, serta input antara adalah pasar-pasar faktor produksi yang paling sensitif

	Skala geografis		
	Lokal	Nasional	Internasional
Kekuatan perekonomian	Aglomerasi Dipercepat dengan migrasi, mobilitas modal, dan perdagangan	Migrasi Dipengaruhi oleh aglomerasi dan spesialisasi	Spesialisasi Dibantu oleh aglomerasi dan mobilitas faktor
Faktor utama dari produksi	Lahan Tidak bergerak	Tenaga kerja Begerak di dalam negeri	Input antara Begerak di dalam negeri dan antarnegara

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Di sepanjang Laporan ini, “daerah” adalah yang berada dalam lingkungan-lingkungan perekonomian dalam negeri atau dalam satuan-satuan administrasi seperti negara bagian atau provinsi, dan kawasan adalah kelompok negara-negara yang didasarkan pada kedekatan geografis.

secara spasial yang sering mendominasi pembahasan kebijakan. Contohnya adalah program pembersihan daerah kumuh, insentif pajak bagi perusahaan-perusahaan manufaktur yang ditawarkan oleh pemerintah, dan akses perdagangan preferensial ke pasar-pasar negara berkembang bagi negara-negara yang miskin.

Saat ini, perdebatan kebijakan sering kali diawali dan diakhiri dengan pembahasan mengenai insentif yang memiliki sasaran spasial. Perdebatan mengenai bagaimana mendorong urbanisasi yang sehat terbagi ke dalam dua kutub, yaitu mereka yang menekankan desa-desa yang merupakan tempat tinggal bagi sebagian besar penduduk miskin dunia dan mereka yang menganggap bahwa jalan keluar bagi kemiskinan terletak di kota-kota di mana diciptakan sebagian besar dari kekayaan di dunia. Seiring dengan meningkatnya kemiskinan di daerah urban, fokusnya bergeser dari desa-desa ke daerah-daerah kumuh. Dimotivasi oleh disparitas geografis dalam standar hidup dalam negeri, perdebatan mengenai pembangunan teritorial sama terpakunya pada pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal. Pada tingkat internasional, akses pasar preferensial bagi negara-negara tertinggal pada akhirnya dapat mendominasi pembahasan kebijakan.

Laporan ini mengajak kita untuk menyeimbangkan kembali perdebatan tersebut untuk mengikutsertakan seluruh elemen dari pendekatan terhadap integrasi spasial yang berhasil—institusi, infrastruktur, dan insentif. Menggunakan temuan-temuan pada bagian pertama dan analisis kekuatan pasar pada bagian kedua, bagian ketiganya membingkai

ulang perdebatan-perdebatan ini, mengupayakan pergeseran dari penentuan sasaran secara spasial menuju integrasi spasial.

Dunia itu rumit, dan masalah-masalah integrasi ekonomi tidak dapat diselesaikan dengan solusi yang sederhana. Akan tetapi, prinsip-prinsipnya tidak perlu menjadi rumit pula. Landasan bagi kebijakan integrasi haruslah institusi-institusi yang buta secara spasial. Di mana tantangan integrasi merentang lebih dari satu dimensi geografis, institusi-institusi haruslah diperkuat dengan investasi publik dalam infrastruktur yang terhubung secara spasial. Intervensi yang bersasaran secara spasial tidak selalu diperlukan. Namun jika permasalahannya adalah kepadatan ekonomi yang rendah, jarak yang jauh, dan tingginya tingkat penyekatan, maka responsnya haruslah komprehensif, mengikutsertakan kebijakan-kebijakan yang buta, terhubung, dan bersasaran secara spasial.

Untuk setiap dimensi spasial, ada satu instrumen integrasi. Aturannya: “satu I untuk satu D” (lihat Tabel 3):

- Untuk masalah satu dimensi, arus utama respons kebijakannya haruslah institusi (yang buta secara spasial).
- Untuk tantangan dua dimensi, dibutuhkan baik institusi maupun infrastruktur (yang terhubung secara spasial).
- Untuk kesulitan tiga dimensi, dibutuhkan ketiga instrumen tersebut—institusi, infrastruktur, dan intervensi (yang bersasaran secara spasial).

Dimensi primer pada skala geografis lokal adalah kepadatan; pada skala nasional adalah jarak; dan pada skala internasional adalah penyekatan.

Tabel 3 “Satu I untuk satu D?” Suatu aturan umum untuk mengalibrasikan respons kebijakan

Kerumitan tantangannya	Jenis tempat—skala geografis lokal (L), nasional (N), dan internasional (I)	Prioritas kebijakan untuk integrasi ekonomi		
		Institusi	Infrastruktur	Intervensi
		Buta secara spasial	Terhubung secara spasial	Bersasaran secara spasial
Masalah satu dimensi	L. Daerah-daerah urbanisasi tingkat awal N. Negara-negara yang memiliki daerah-daerah tertinggal yang berjauhan dan jarang I. Kawasan-kawasan yang dekat dengan pasar-pasar dunia	•		
Tantangan dua dimensi	L. Daerah-daerah urbanisasi menengah N. Negara-negara yang memiliki daerah-daerah tertinggal yang padat I. Kawasan-kawasan yang jauh dari pasar-pasar dunia	•	•	
Kesulitan tiga dimensi	L. Daerah-daerah urbanisasi tingkat lanjutan yang memiliki penyekatan-penyekatan dalam kota N. Negara-negara yang memiliki daerah-daerah tertinggal yang padat dan memiliki penyekatan-penyekatan dalam negeri I. Kawasan-kawasan yang jauh dari pasar-pasar dengan perekonomian yang kecil	•	•	•

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Di sepanjang Laporan ini, “daerah” adalah yang berada dalam lingkungan-lingkungan perekonomian dalam negeri atau dalam satuan-satuan administrasi seperti negara bagian atau provinsi, dan kawasan adalah kelompok negara-negara yang didasarkan pada kedekatan geografis.

Pada setiap skala geografis ini, kebijakan yang dirancang tanpa pertimbangan yang eksplisit mengenai ruang haruslah dipandang sebagai instrumen primernya. Di beberapa tempat, hal ini dapat mencakup sebagian besar dari kebijakan integrasi. Tugas dari integrasi cukup jelas di daerah-daerah urbanisasi yang baru (seperti di negara-negara bagian yang tertinggal di kebanyakan negara berpendapatan rendah), di negara-negara yang memiliki tenaga kerja dan modal yang memiliki mobilitas (seperti di Chile), atau di daerah-daerah yang dekat dengan pasar-pasar dunia (seperti Afrika Utara). Di tempat-tempat ini, tantangan bagi integrasi dapat dipandang sebagai tantangan satu dimensional. Kebijakan spasial yang eksplisit bukanlah suatu keharusan. Institusi yang buta secara spasial atau universal—tersedia bagi semua orang di mana pun—membentuk landasan sekaligus hal yang utama bagi sebuah kebijakan integrasi yang efektif.

Seiring dengan semakin rumitnya tugas tersebut, institusi-institusi ini harus didukung oleh infrastruktur. Secara lokal,

urbanisasi yang pesat dapat menyedakkan daerah tersebut, meningkatkan jarak perekonomian dan menghambat perekonomian aglomerasi. Di tempat-tempat seperti Mumbai, di mana jumlah populasinya bertambah dua kali lipat sejak tahun 1970-an, meningkatnya kepadatan harus diikuti oleh investasi dalam infrastruktur transportasi, sehingga manfaat dari kepadatan dapat dirasakan oleh lebih banyak pihak. Secara nasional, perubahan dalam keberuntungan ekonomi dan politik dapat menyebabkan kepadatan populasi yang muncul pada tempat yang salah di daerah-daerah tertinggal, sehingga di beberapa negara (seperti Brasil), daerah tertinggal memiliki tingkat kemiskinan yang lebih tinggi dan kepadatan populasi yang tinggi. Secara internasional, penyekatannya sangat mendalam di kawasan-kawasan yang berkembang, namun beberapa kawasannya juga mungkin jauh dari pasar-pasar dunia. Bahkan jika institusi regional membuat Asia Selatan menjadi daerah yang lebih terintegrasi, beberapa negara

(seperti Nepal) mungkin membutuhkan tindakan kebijakan yang diselenggarakan dengan persetujuan bersama untuk meningkatkan infrastruktur sehingga dapat menjangkau pasar-pasar regional dan pasar-pasar internasional yang sedang bertumbuh. Bagi tempat-tempat yang menghadapi tantangan integrasi dua dimensi, investasi dalam bidang infrastruktur yang menghubungkan daerah-daerah tertinggal ke tempat-tempat utama dan membantu akses pasar seharusnya menjadi tambahan bagi institusi-institusi yang mempersatukan orang-orang.

Tantangan integrasi menjadi paling besar saat kepadatan, jarak, dan penyekatan yang buruk bergabung untuk membentuk sebuah “tantangan tiga dimensi.” Di daerah-daerah yang padat urbanisasi (seperti Bogotá), hal yang ditakutkan adalah bahwa kepadatan ekonomi mungkin saja tidak bertepatan dengan kepadatan populasi. Penyekatan di dalam kota dapat menghambat proses integrasi daerah-daerah kumuh dan memunculkan persoalan kriminalitas dan sanitasi. Di beberapa negara (seperti India), penyekatan etnis, agama, atau bahasa membuat orang-orang miskin di daerah terbelakang yang padat merasa putus asa untuk mencari kekayaan di tempat lain. Dan di kawasan-kawasan yang paling banyak penyekatannya dan

yang terjauh (seperti di Afrika Tengah dan Asia Tengah), suatu kumpulan negara-negara kecil dan miskin dapat mendorong munculnya limpahan dari hal-hal yang tidak diinginkan—penyakit, konflik, atau korupsi.

Daerah-daerah kumuh di kota-kota besar, daerah-daerah yang sangat padat di negara-negara yang terbagi-bagi, dan negara-negara dengan “satu miliar penduduk termiskin”—mendekati jumlah tiga miliar orang, seperti yang telah dibahas di awal—merupakan tantangan paling sulit bagi integrasi. Respons-respons kebijakan tidak boleh tanggung-tanggung, tetapi juga harus dipertimbangkan matang-matang.

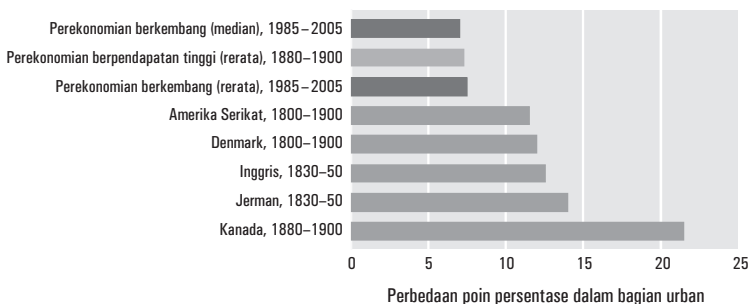
Urbanisasi yang efisien dan menyeluruh

Tidak ada negara yang tumbuh menjadi negara berpendapatan menengah tanpa mengalami industrialisasi dan urbanisasi. Tidak ada yang tumbuh menjadi negara berpendapatan tinggi tanpa adanya kota-kota yang aktif dan maju. Ramainya orang yang pindah ke kota-kota di negara berkembang terlihat kacau, namun ini diperlukan. Tampaknya hal tersebut belum pernah terjadi sebelumnya, namun kejadian ini bukanlah yang pertama kalinya (lihat Figur 5). Hal tersebut harus pernah terjadi sebelumnya, karena pergerakan menuju kepadatan yang terjadi dalam urbanisasi berhubungan erat dengan transformasi suatu perekonomian, dari agraria menjadi industrial kemudian mengarah ke pasca-industrial.

Pemerintah dapat memfasilitasi transformasi-transformasi spasial yang berada di balik berbagai perubahan sektoral ini. Bergantung pada tahapan urbanisasinya, penetapan urutannya dan prioritasnya membutuhkan perhatian pada aspek-aspek transformasi geografis

Figur 5 Pernah ada sebelumnya: laju urbanisasi sekarang ini memiliki preseden

Perubahan dalam bagian urban sejak 1800



Sumber: Perhitungan Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 berdasarkan data dari berbagai sumber (lihat Figur 1.13).

yang berbeda. Hal yang tidak berubah adalah bahwa landasan dari institusi haruslah universal dan didahulukan, investasi dalam infrastruktur penghubung haruslah diatur pada waktu dan lokasi yang tepat dan diperlakukan sebagai nomor dua, dan intervensi bersasaran secara spasial haruslah digunakan sesedikit mungkin dan menjadi langkah terakhir.

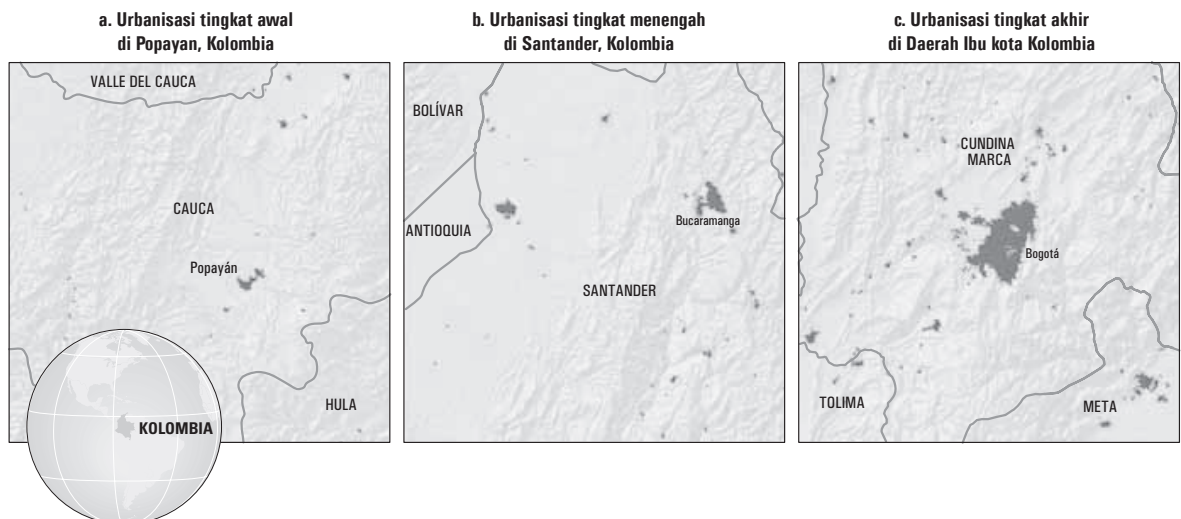
Pendekatan tersebut membutuhkan disiplin dari prinsip-prinsip integrasi berikut yang telah diutarakan sebelumnya. Hasilnya adalah transformasi spasial yang efisien dan menyeluruh atau inklusif (lihat Bab 7).

Prinsip-prinsip yang dijelaskan membantu menentukan prioritas kebijakan bagi setiap tahapan urbanisasi, menyediakan elemen-elemen dari strategi urbanisasinya. Peta 6 menunjukkan tiga daerah di Kolombia, yang masing-masing dengan keadaan geografi yang spesifik. Namun prinsipnya cukup universal.

- **Urbanisasi tingkat awal (baru muncul).** Di tempat-tempat yang dominannya rural, pemerintah

perlu senetral mungkin dan perlu membentuk landasan institusional bagi urbanisasi yang mungkin berlangsung di beberapa tempat. Kebijakan lahan yang baik merupakan titik pusatnya, dan begitu pula kebijakan yang menyediakan layanan dasar bagi semua orang. Sebagai contoh, universalisasi hak lahan di Denmark pada pergantian abad ke-18 berkontribusi besar atas lepas landasnya bangsa tersebut menuju industrialisasi pada beberapa dekade kemudian. Tentu saja, kebijakan untuk memperkuat hak-hak kepemilikan daerah rural dianggap sangat penting bagi peningkatan produktivitas agrikultural di Inggris pada abad ke-16, yang membebaskan para pekerja untuk bermigrasi ke kota-kota untuk bekerja di bidang manufaktur dan jasa. Pelengkap yang sesuai bagi institusi-institusi untuk pasar lahan yang lebih baik adalah penyediaan layanan sosial dasar secara universal—keamanan, pendidikan, layanan kesehatan, dan kebersihan. Pada tahun 1960,

Peta 6 Seiring urbanisasi bergerak maju, kebijakan-kebijakan harus berkembang



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan data dari Schneider, Friedl, dan Potere 2008.

Korea Selatan memiliki tingkat pendapatan per kapita seperti yang dimiliki oleh Benin saat ini. Tujuh puluh lima persen penduduknya tinggal di daerah rural, lebih dari sepertiga orang Korea dewasa tidak berpendidikan dan kurang dari 5 persen anak-anaknya mendapat imunisasi penyakit seperti imunisasi campak. Pada tahun 2000, hampir semua orang melek huruf dan telah diimunisasi, dan pendapatan Korea Selatan telah sebanding dengan Portugal di masa modern. Contoh lainnya adalah Kosta Rika.

- **Urbanisasi tingkat menengah.** Di tempat-tempat di mana urbanisasinya semakin cepat, selain institusi-institusi ini, pemerintah juga harus membentuk infrastruktur penghubung sehingga manfaat dari kepadatan ekonomi yang meningkat dapat tersebar lebih luas. Industrialisasi melibatkan pola penggunaan lahan yang berubah seiring dengan terpusatnya aktivitas-aktivitas, dan membutuhkan pergerakan bahan dan jasa yang cepat. Regulasi pemanfaatan lahan dapat memengaruhi keputusan pemilihan lokasi, dan mereka terus menjadi prioritas institusional. Layanan sosial yang buta secara spasial harus terus menjadi bagian dari integrasi rural-urban, sehingga orang-orang ditarik ke kota-kota oleh perekonomian aglomerasi, bukannya didorong keluar karena kurangnya sekolah, layanan kesehatan, dan keamanan umum di daerah rural. Namun meskipun layanan-layanan ini disediakan, biaya transportasi dapat meningkat pesat karena kepadatan yang terus meningkat, memengaruhi keputusan pemilihan

lokasi para pengusaha. Infrastruktur penghubung dibutuhkan agar daerah-daerah seperti ini tetap terintegrasi. Pemerintah daerah dan pusat yang bekerja sama dengan baik dapat menyediakan infrastruktur utama yang diperlukan guna memastikan kemakmuran terbagi secara luas. Memperluas yurisdiksi administratif dapat membantu mengkoordinasikan berbagai investasi infrastruktur. Satu contohnya adalah Chongqing di Cina bagian barat (lihat Kotak 5).

- **Urbanisasi tingkat akhir.** Di daerah-daerah yang urbanisasinya sangat tinggi, selain institusi dan infrastruktur, intervensi bersasaran mungkin diperlukan untuk mengatasi berbagai masalah di daerah-daerah kumuh. Layanan dan pembelajaran mengharuskan orang-orang untuk berada dekat dengan lingkungan yang layak tinggal. Ini adalah tahap di mana daerah-daerah kumuh dapat mengganggu kemampuan kota untuk mewujudkan perekonomian yang muncul dari kedekatan. Program-program perbaikan tempat-tempat kumuh mungkin tidak menjadi prioritas pada tahapan urbanisasi tingkat awal, namun pada tahapan ini, program-program tersebut jelas dibutuhkan. Pelajaran yang diperoleh dari penilaian mengenai inisiatif perbaikan daerah kumuh adalah bahwa intervensi-intervensi bersasaran saja tidaklah memadai. Intervensi-intervensi ini tidak akan bekerja kecuali institusi yang berhubungan dengan lahan dan layanan dasar berfungsi secara efektif, dan ada infrastruktur transportasi yang memadai. Tantangan tiga dimensi haruslah diikuti dengan respons kebijakan bercabang tiga,

KOTAK 5. *Penduduk yang terkonsentrasi namun tidak sesak di daerah barat Cina: Chongqing dan Chengdu*

Sebuah eksperimen di Cina mungkin dapat mengubah masa depan kebijakan urbanisasi di negara-negara berkembang. Para pembuat kebijakan harus memerhatikan hal ini.

Cina sedang menerapkan strategi urbanisasi darat yang berhasil di daerah-daerah pesisir pantainya pada tahun 1980-an dan 1990-an. "Pendekatan daerah" tersebut telah diimplementasikan di dua tempat, yakni Chongqing dan Chengdu, yang keduanya berlokasi di daerah barat. Chongqing dan Chengdu memiliki rasio urbanisasi sekitar 40 persen, sama dengan rasio urbanisasi rata-rata Cina. Tujuannya adalah meningkatkan rasio tersebut hingga mencapai 70 persen pada tahun 2020, mendukung terwujudnya konvergensi konsentrasi penduduk dan konvergensi rural-urban.

Chongqing memiliki populasi sekitar 40 juta jiwa dengan struktur pemerintahan sebuah ibu kota, enam kota besar, 25 kota berukuran sedang dan kecil, 95 kabupaten (*central township*), dan 400 kecamatan (*township*). Chongqing telah diberikan otonomi khusus, seperti halnya Beijing, Shanghai, dan Tianjin selama bertahun-tahun. Seperti kota-kota tersebut, Chongqing akan menikmati otonomi finansial yang lebih besar. Chengdu adalah daerah metropolitan yang lebih kecil dan berkembang yang berpenduduk 11 juta jiwa. Di sekitar ibu kota provinsi Sichuan yang berusia 2.000 tahun itu terdapat 8

kota berukuran sedang, 30 kabupaten, 60 kecamatan, dan 600 desa.

Strategi urbanisasi ini melingkupi "tiga konsentrasi" yaitu, konsentrasi darat, industri, dan para petani. Gagasan ini bertujuan untuk mendapatkan manfaat dari skala ekonomi, meningkatkan mobilitas barang dan tenaga kerja, serta meningkatkan kenyamanan para migran baru yang bermigrasi ke kota-kota. Sesuai dengan prioritas kebijakan yang dibuat untuk daerah yang memiliki proporsi urban menengah sekitar 40–50 persen, titik berat pada kedua tempat tersebut adalah pada institusi yang universal dan infrastruktur yang menghubungkan, bukan pada intervensi-intervensi yang bersasaran secara spasial.

Institusi-institusi yang lebih baik.

Penekanannya adalah pada koordinasi antara tingkat-tingkat pemerintahan untuk mengelola penggunaan dan konversi lahan. Di pedesaan, rancangan tersebut mengonsentrasikan lahan pedesaan dengan mentransfer hak guna lahan kepada perusahaan-perusahaan dan para petani. Di kota-kota kecil dan besar, pembangunan zona industri adalah bagian utama dari kerangka yang lebih luas. Kota-kota besar dan menengah mengembangkan manufaktur yang bernilai tambah besar, sedangkan kota-kota yang lebih kecil menspesialisasikan diri dalam industri padat karya, menarik tenaga kerja dari desa-desa

sekitarnya, dan memfasilitasi perekonomian lokalisasi.

Infrastruktur yang lebih banyak.

Infrastruktur utama yang berskala besar telah direncanakan. Untuk infrastrukturnya, Chongqing akan membelanjakan miliaran uangnya, yang berasal dari pemerintah pusat serta melalui investasi swasta dari Hong Kong, Cina, dan Singapura yang meningkat. Di Chengdu, sekitar 117 miliar yuan akan diinvestasikan dalam 71 proyek infrastruktur, termasuk proyek jaringan transportasi desa-kota, air dan kebersihan di daerah pedesaan dan juga perkotaan. Selain itu, 16,5 miliar yuan akan diinvestasikan dalam 34 proyek sosial untuk meningkatkan standar hidup masyarakat desa yang tertinggal.

Jika pasar-pasar menilai baik kedua tempat tersebut, sama seperti pemerintah, mereka akan meningkatkan taraf hidup jutaan penduduk di Cina Daratan. Integrasi tersebut telah memiliki dampak lokal. Di Chongqing, pendapatan di desa meningkat lebih cepat daripada peningkatan pendapatan di kota pada tahun 2007. Di Chengdu, konsentrasi petani diyakini akan menghasilkan peningkatan produktivitas sebanyak 80 persen, seiring dengan penyerapan 100.000 tenaga kerja petani oleh industri ini.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

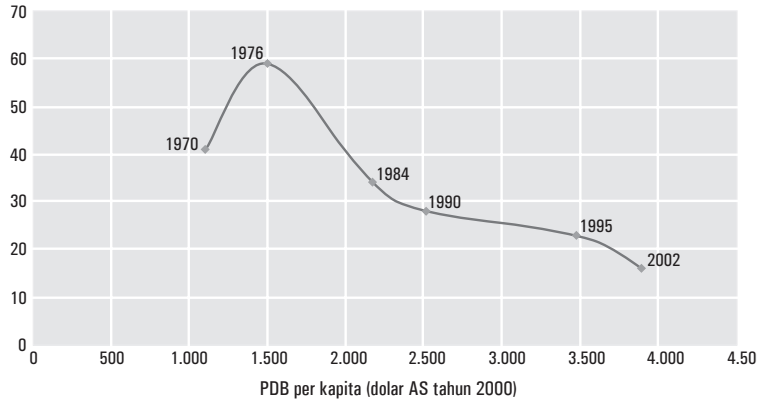
membutuhkan kebijakan yang terkoordinasi di tingkat pemerintah pusat, daerah, dan kota. Keberhasilan Singapura menunjukkan keuntungan dari koordinasi semacam ini dalam suatu negara-kota. Contoh yang cukup baru adalah Shanghai dan Guangzhou di Cina. Contoh yang lebih baru lagi (dan mungkin yang lebih umum dipakai) adalah Bogotá di Kolombia.

Pengalaman dari urbanisasi yang berhasil mengindikasikan bahwa dasar

bagi transformasi rural-urban yang berhasil adalah serangkaian kebijakan yang buta secara spasial—yang diistilahkan sebagai "institusi" dalam Laporan ini. Investasi dalam bidang infrastruktur yang menghubungkan tempat-tempat membentuk lapisan kedua. Intervensi yang bersasaran secara geografis hanya digunakan ketika tantangannya sangat sulit, namun harus selalu digunakan bersamaan dengan upaya-upaya untuk meningkatkan institusi dan infrastruktur.

Figur 6 Konvergensi geografis yang lebih cepat dalam standar hidup dasar di Malaysia

% perbedaan antara tingkat kemiskinan minimum dan maksimum di kalangan negara-negara bagian Malaysia



Sumber: Malaysia Economic Planning Unit 2008.

Kebijakan pembangunan daerah (regional) yang mengintegrasikan bangsa-bangsa

Beberapa bagian dari suatu negara lebih cocok untuk pertanian, bagian lainnya lebih cocok untuk industri, dan yang lainnya lebih cocok untuk jasa. Dan seiring dengan berkembangnya industri dan jasa, distribusi aktivitas-aktivitas ekonomi yang spasial harus berubah.¹¹ Tidak ada negara yang tumbuh menjadi negara kaya tanpa mengubah distribusi geografis penduduk dan produksinya.

Konsentrasi penduduk dan produksi yang meningkat di beberapa bagian suatu negara menandai pertumbuhan ekonominya selama dua abad terakhir. Melawan konsentrasi tersebut sama dengan melawan pertumbuhan itu sendiri, dan para pembuat kebijakan perlu bersabar dalam mengatasi berbagai ketidakseimbangan ini. Namun, dengan dibantu oleh kebijakan pemerintah, pembangunan yang berhasil turut ditandai oleh berkurangnya disparitas dalam standar hidup antara tempat yang lebih didukung oleh pasar dan tempat yang kurang begitu beruntung. Kebijakan dapat meningkatkan konvergensi dalam standar hidup dasar, sehingga orang-

orang yang berada di tempat yang paling tidak beruntung tidak perlu menunggu sampai saat negara mereka mencapai tingkat pendapatan yang tinggi untuk mendapatkan fasilitas umum yang mendasar. Pengalaman dari negara-negara yang berhasil maju juga menunjukkan bahwa ketidaksabaran dalam menyeimbangkan standar hidup dasar tidaklah salah.

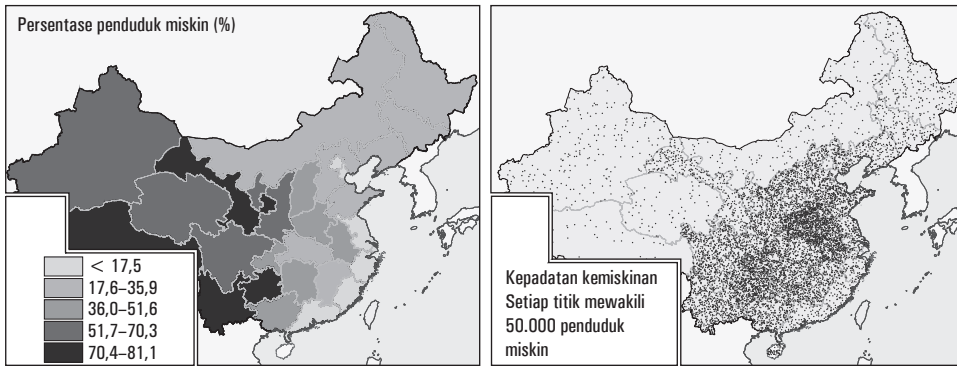
Lihatlah Malaysia. Pertumbuhan ekonomi dan kebijakan-kebijakan pemerintahnya telah mengurangi kemiskinan dan meningkatkan standar hidup, mempercepat kemajuan dalam rangka memenuhi Tujuan Pembangunan Milenium. Namun, pada awal-awal pertumbuhan (antara tahun 1970 dan 1976), tingkat kemiskinan antar-negara bagian berbeda untuk waktu yang singkat, kemudian perbedaan tersebut menghilang seiring dengan menurunnya tingkat kemiskinan di semua negara bagian (lihat Figur 6). Indikator-indikator kesehatan (angka kematian bayi) mengalami penurunan lebih tajam di negara-negara bagian yang berkembang lebih lambat, menyatakan secara tidak langsung bahwa pajak dan mekanisme transfer bekerja dengan baik. Ketidaksabaran dengan ketidaksetaraan spasial dalam standar hidup ini juga mulai menunjukkan hasilnya di negara-negara lain, seperti Cina, Mesir, Indonesia, Meksiko, Thailand, dan Vietnam.

Namun tidak semua negara mengalami konvergensi geografis di dalam Indikator-indikator Pembangunan Milenium, seperti angka kematian bayi, kesehatan ibu, pendidikan dasar, air yang aman untuk dikonsumsi, dan sanitasi. Apakah yang harus mereka lakukan?

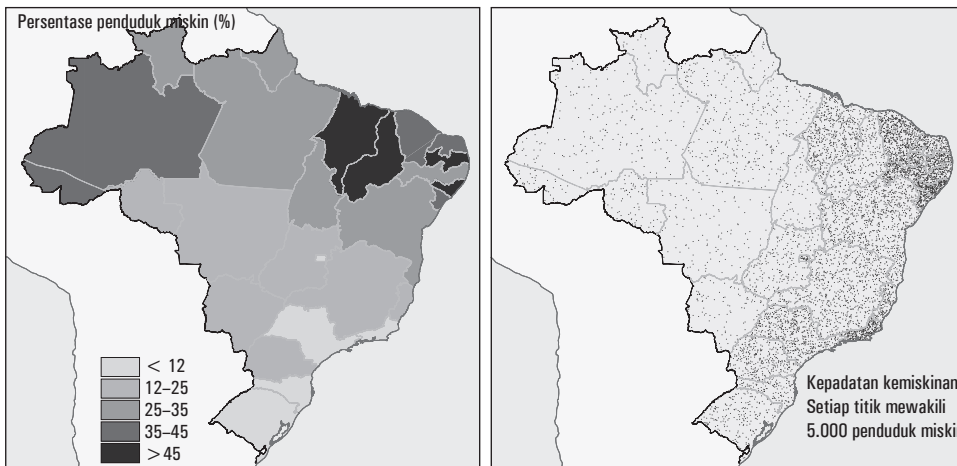
Jawabannya terletak pada integrasi daerah-daerah tertinggal dan daerah-daerah maju, menggunakan kebijakan yang disesuaikan dengan tingkat

Peta 7 Tiga jenis negara, tantangan-tantangan yang berbeda untuk pembangunan daerah

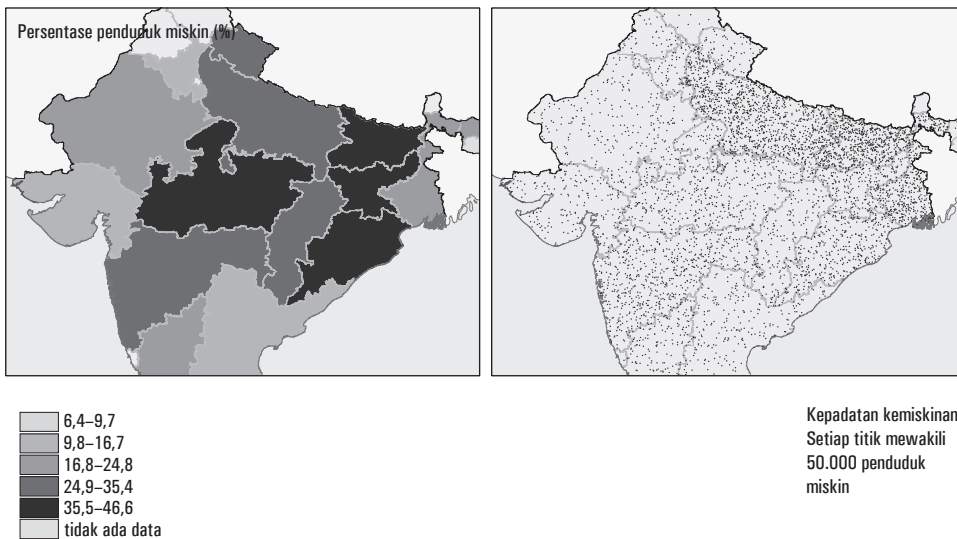
a. Cina: Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di daerah barat, tetapi jumlah penduduk miskin terbanyak berada di daerah timur



b. Brasil: Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di daerah utara dan timur laut, tetapi jumlah penduduk miskin terbanyak berada di daerah sepanjang pesisir



c. India: Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di negara-negara bagian (bagian tengah), dan banyak jumlah penduduk miskin yang berada di sana



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 (lihat Bab 8 untuk rincian lebih lanjut).

kesulitan integrasinya. Sementara motif-motif ekonomi itu penting, kondisi sosial dan politik pun memengaruhi kecepatan dari perubahan spasial ini. Pilihan tempat yang dilakukan oleh orang-orang mencerminkan kekuatan dan kecenderungan dari struktur masyarakat dan politik. Peta kemiskinan menyediakan suatu potret di mana orang miskin berkumpul (massa kemiskinan yang tinggi—yaitu, “orang-orang miskin”) dan tempat termiskin (tingkat kemiskinan yang tinggi—yaitu “tempat-tempat miskin”). Peta ini dapat memberitahukan banyak hal mengenai kondisi sosial dan politik di suatu negara: pergerakan orang miskin mungkin paling baik dalam menggambarkan batasan-batasan terhadap mobilitas, karena merekalah yang paling memiliki alasan terkuat untuk berpindah dan memiliki paling sedikit sumber daya untuk melakukannya.

Dengan menggunakan informasi mengenai di mana orang-orang miskin berada dan tempat-tempat mana yang miskin, respons kebijakan dapat dikalibrasi terhadap kondisi-kondisi negaranya:

- ***Negara dengan daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduk.*** Di Cina, tingkat kemiskinan tertinggal berada di provinsi-provinsi bagian barat, namun penduduk miskinnya berkumpul di daerah tenggara dan tengah (lihat Peta 7). Kepadatan ekonomi dan kepadatan populasi saling tumpang tindih. Di negara tersebut penyekatannya tidak banyak—rintangan bahasa dan rintangan lainnya tidak signifikan—dan orang-orang, termasuk yang miskin, dapat berpindah untuk mengurangi jarak mereka ke daerah yang padat. Institusi yang buta secara spasial yang memastikan

pasar lahan berfungsi dengan baik, menegakkan hak-hak kepemilikan, dan memberikan layanan sosial dasar seperti sekolah dan kesehatan yang dapat menjadi hal utama dalam strategi integrasi ekonomi untuk mengurangi jarak ekonomi antara daerah tertinggal dan daerah maju. Cile, Mesir, Honduras, Indonesia, Rusia, Uganda, dan Vietnam adalah contoh-contoh lain dari negara-negara yang menghadapi tantangan pembangunan satu dimensi—masalah utamanya adalah jarak.

- ***Negara kesatuan dengan daerah-daerah tertinggal yang padat penduduk.*** Di Brasil, tingkat kemiskinan tertinggal berada di daerah utara dan timur laut: delapan dari sepuluh negara bagian termiskin berada di daerah timur laut, dua negara bagian lainnya berada di daerah utara (lihat Peta 7). Namun massa ekonomi dan pusat kemiskinannya berada paling tinggi di berbagai aglomerasi urban yang berada di dekat daerah pesisir, dari daerah miskin di timur laut sampai ke daerah yang makmur di bagian tenggara. Hanya sebagian kepadatan ekonomi dan kepadatan populasi yang munculnya bertepatan. Gejala-gejala yang berhubungan dengan kemiskinannya sesuai dengan gejala-gejala di mana penyekatan-penyekatan dalam suatu negara tidak besar, seperti penyekatan karena perbedaan bahasa, etnis, dan fragmentasi politik, namun negara tersebut memiliki kepadatan populasi yang berada di “tempat-tempat yang salah,” karena berbagai alasan sejarah dan politik. Bangladesh, Kolombia, Ghana, Thailand, dan Turki memiliki kondisi yang serupa. Di tempat-tempat seperti ini, daya tarik

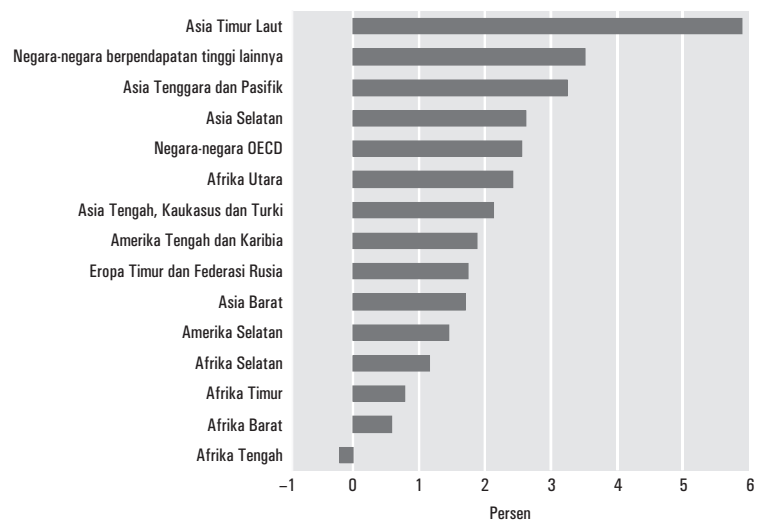
perekonomian aglomerasi di daerah maju dan mobilitas tenaga kerja mungkin saja tidak cukup kuat untuk mendorong terwujudnya konsentrasi dan konvergensi. Permasalahan “jarak yang jauh dan kepadatan yang salah” harus dihadapi oleh kebijakan-kebijakan integrasi ekonomi yang bercabang dua: institusi yang buta secara spasial haruslah ditunjang oleh infrastruktur penghubung spasial, seperti jalan raya dan jalur kereta api antarkawasan serta telekomunikasi yang lebih baik.

- **Negara yang terpecah-pecah dengan daerah-daerah tertinggal yang padat penduduk.** Di India, lebih dari 400 juta penduduk tinggal di negara-negara bagian yang tertinggal (daerah tengah). Daerah tersebut merupakan rumah bagi lebih dari 60 persen penduduk miskin di negara tersebut (lihat Peta 7). Orang-orang tinggal di sana dengan alasan daerah itu merupakan dataran yang subur dan merupakan pusat peradaban India. Namun, seiring dengan berubahnya dunia, lokasi mereka sekarang kurang diuntungkan. Mobilitas tenaga kerjanya terbatas karena penyekatan dalam hal bahasa dan kasta. Kebijakan yang bertujuan menghidupkan pertumbuhan di provinsi-provinsi tertinggal melalui sektor keuangan yang disubsidi dan hak istimewa untuk lisensi industri tidak menghasilkan manfaat apa pun bagi mobilitasnya. Perdebatannya bergeser ke arah integrasi ekonomi—kebijakan-kebijakan yang lebih konsisten dengan mobilitas tenaga kerja seperti infrastruktur antarkawasan serta layanan kesehatan dan pendidikan yang lebih baik. Seiring berlalunya waktu, kebijakan-kebijakan ini

dan migrasi antarnegara bagian yang dihasilkan akan mengurangi penyekatan yang telah menyebabkan jarak yang jauh antara daerah maju dan daerah tertinggal yang padat penduduk. Sementara itu, daerah-daerah ini mungkin membutuhkan bantuan—dari insentif bersasaran geografis yang mendorong produksi lokal. Negara lainnya yang memiliki agenda integrasi tiga dimensi yang terdiri atas jarak, daerah-daerah miskin padat penduduk, dan penyekatan domestik, adalah Nigeria. Di tempat-tempat seperti ini, respons kebijakannya haruslah merupakan campuran dari kebijakan-kebijakan yang buta, yang konektif, dan yang bersasaran secara spasial.

Pemerintah tidak boleh dipersalahkan karena tidak sabar dengan pasar-pasar, dan karena mencoba membantu daerah-daerah tertinggal. Namun intervensi bersasaran haruslah dirancang untuk bekerja sama dengan reformasi institusional dan investasi infrastruktur. Pengalaman menunjukkan bahwa insentif seharusnya tidak

Figur 7 Asia Timur Laut, Tenggara, dan Selatan mengejar negara-negara maju
Laju pertumbuhan tahunan rata-rata dari PDB per kapita, 1960–2006



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

diberikan bagi aktivitas yang bergantung pada perekonomian aglomerasi atau akses pasar internasional. Insentif untuk pertanian merupakan kandidat utama di sebagian besar daerah pedesaan dan pertanian ini. Dengan hanya bergantung pada insentif yang bersasaran pada industri—seperti yang dilakukan India selama berpuluh-puluh tahun—tidak akan membantu negara bagian yang tertinggal untuk meningkatkan standar hidup sampai pada tingkat yang setara dengan negara bagian yang maju.

Integrasi regional untuk meningkatkan akses ke pasar-pasar global

Perbandingan antara manfaat dari perjanjian dagang global dengan perjanjian dagang regional telah diperdebatkan selama bertahun-tahun. Saat ini, kebanyakan perdebatan ini telah disimpulkan. Pada saat perjanjian regional atau bilateral tidak menghalangi perdagangan dengan negara yang berada dalam kawasan lain, dan pada saat perjanjian disertai oleh upaya-upaya untuk memfasilitasi arus barang, orang, dan uang—seperti infrastruktur dan mekanisme kompensasi—perjanjian dagang dapat membantu. Jika tidak, manfaat perjanjian tersebut tidak sebanding dengan masalah yang ditimbulkannya.

Laporan ini tidak mengangkat kembali mengenai perdebatan tersebut. Sebaliknya, Laporan ini mengangkat pertanyaan mengenai bagaimana cara terbaik bagi negara-negara berkembang untuk mendapatkan akses ke pasar di sekitarnya dan akses ke pasar di seluruh dunia. Geografi sangatlah menentukan apa saja yang diperlukan, apa saja yang tidak diperlukan, dan apa yang akan gagal. Namun, dengan kombinasi tindakan kebijakan yang tepat, bahkan

negara-negara yang telah tertinggal jauh di belakang di seluruh belahan dunia dapat mengatasi ketertinggalan geografis mereka. Cara untuk mengetahui apakah tindakan-tindakan tersebut bermanfaat adalah dengan melihat apakah akses pasarnya meningkat tajam.

Beberapa kawasan di dunia telah melakukannya dengan lebih baik (lihat Figur 7). Negara-negara yang berada dalam kawasan-kawasan ini sekarang memiliki batas ekonomi yang lebih tipis (lihat Peta 8, Panel a). Mereka menyanggupi perbatasan yang tipis karena negara tetangga mereka juga makmur. Bagi mereka, pasar regional adalah pasar dunia. Wilayah lainnya, seperti Asia Timur, telah mengizinkan hubungan produksi berkembang menjadi kuat dan memotong jalan meski melalui perbatasan-perbatasan yang tebal. Namun, spesialisasi hanya dapat meningkatkan efisiensi jika skala produksinya besar, dan hal ini mengharuskan mereka menggapai pasar-pasar yang besar di Belahan Bumi Utara.

Apa yang harus dilakukan negara-negara berkembang selanjutnya untuk mempercepat pembangunan? Kondisi yang dimiliki sama adalah penyekatan, yaitu perbatasan yang tebal. Hal yang membedakannya adalah jarak dari pasar-pasar besar dunia dan apakah terdapat negara besar dalam lingkungan mereka (lihat Peta 8, Panel b).

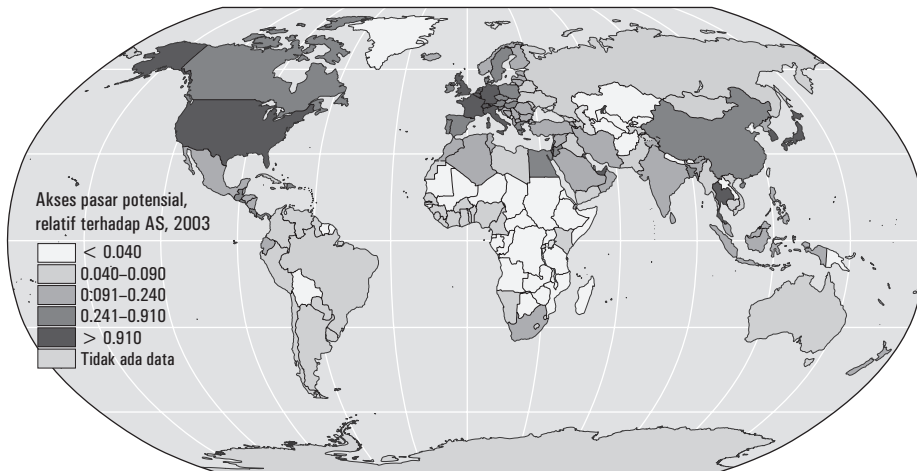
- ***Negara-negara yang berada dalam kawasan yang berdekatan dengan pasar-pasar besar dunia.*** Untuk negara-negara yang dekat dengan pasar-pasar besar dunia, integrasi regional dan global tidak memerlukan diferensiasi geografis. Upaya-upaya yang buta secara spasial, seperti membaiknya kebijakan ekonomi dan iklim investasi akan menarik

Peta 8 Akses pasar membedakan kawasan-kawasan di dunia

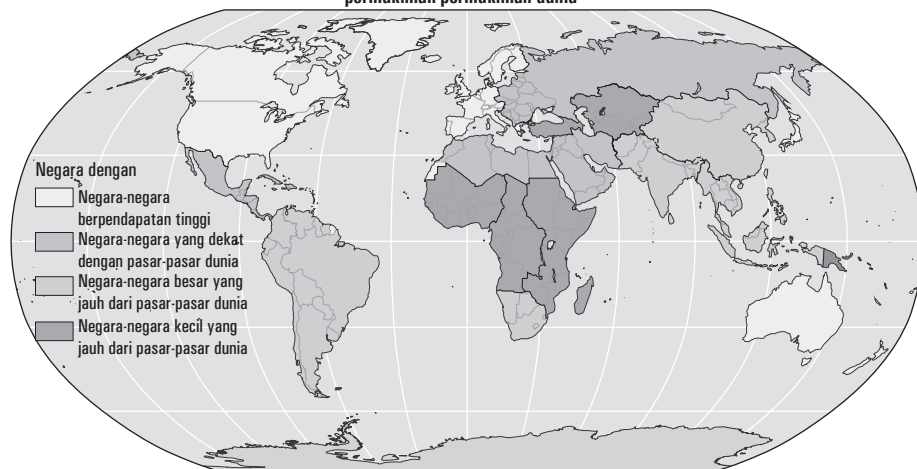
a. Perbatasan lebih tebal dalam kawasan-kawasan berkembang



b. Ukuran dan akses ke pasar berbeda-beda di setiap kawasan



c. Tiga D menunjukkan taksonomi yang sederhana dari permukiman-permukiman dunia



Sumber: Panel a: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009; Panel b: Mayer 2008; Panel c: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

modal dan teknologi dari pasar-pasar terdekat yang lebih canggih. Bakat yang belum digunakan secara optimal dan tenaga kerja yang lebih murah merupakan daya tarik yang kuat. Tidak peduli apakah negara-negara tersebut merupakan negara tertinggal ataupun negara maju, kehadiran matahari membuat tempat-tempat tersebut menjadi planet-planet kecil. Ekspor Meksiko ke AS adalah sekitar 1,7 persen dari keseluruhan ekonomi AS. Meksiko harus membangun hubungan yang bahkan lebih kuat lagi dengan AS. Namun untuk negara-negara lain di Amerika Tengah, imbalan terhadap hubungan-hubungan infrastruktur ke Meksiko tidaklah besar—pasar di Amerika Utara jauh lebih besar daripada pasar-pasar di seluruh Amerika Tengah. Dan akses pasar sangat bergantung pada stabilitas ekonomi. Institusi yang buta secara spasial harus dapat mengintegrasikan Amerika Tengah dengan pasar-pasar dunia. Hal yang sama berlaku untuk Eropa Timur dan Afrika Utara. Negara-negara dalam kawasan tersebut mempunyai akses pasar di atas rata-rata, walaupun bergantung pada kebijakan dan regulasi ekonomi masing-masing, akses ini tidaklah seragam meski berada dalam kawasan yang sama (lihat Peta 8, Panel c).

- ***Negara-negara dalam kawasan yang jauh dari pasar-pasar besar dunia yang memiliki perekonomian yang besar.*** Untuk mengintegrasikan kawasan-kawasan yang lebih jauh dari pasar-pasar besar dunia tetapi memiliki ukuran perekonomian yang besar—Asia Timur, Amerika Latin, Afrika Selatan, dan Asia Selatan—upaya-upaya yang buta secara spasial seperti ini adalah penting, namun

• mungkin tidak memadai. Untuk negara-negara tertinggal dalam kawasan-kawasan tersebut, seperti Mongolia, Nepal, Paraguay, dan Zimbabwe, beberapa jalan menuju pasar dunia dapat ditempuh melalui negara-negara tetangganya yang lebih besar. Brasil, Cina, dan India menarik bagi investor karena ukuran potensial pasarnya, dan “efek-efek pasar rumah” tersebut dapat menghasilkan dorongan untuk spesialisasi dan membantu perusahaan-perusahaan mereka untuk bersaing di pasar dunia. Satu syarat: untuk akses pasar, ukuran yang relevan untuk jarak adalah jarak ekonomi, bukan jarak Euclidean. Dengan kombinasi perjanjian-perjanjian bilateral, kebijakan-kebijakan transportasi yang brilian, dan spesialisasi yang agresif dalam produk-produk primer, Chile mengurangi jaraknya ke Amerika Utara dan menciptakan hubungan global alih-alih hubungan regional. Namun, kasus-kasus seperti ini adalah pengecualian. Untuk negara-negara yang lebih kecil dalam kawasan tersebut, reformasi institusional dan juga konektivitas regional akan terbukti penting bagi integrasi ekonomi.

- ***Negara-negara dalam kawasan-kawasan yang jauh dari pasar-pasar dunia dan tidak memiliki perekonomian yang besar.*** Tantangan-tantangan tersulit adalah untuk negara-negara yang berada di bagian dunia yang terpisahkan oleh batas-batas yang tebal, jauh dari pasar-pasar dunia, dan tidak memiliki negara besar sebagai penghubung ke pasar-pasar dunia, seperti Brasil dan India. Untuk kawasan seperti ini, geografi ekonominya menyetengahkan tantangan tiga

dimensi. Pantai Gading atau Tanzania hampir tidak dapat dipersalahkan karena sangat mengkhawatirkan kondisi rakyat miskinnya, dan bukan orang-orang miskin di negara-negara tetangga mereka yang kurang beruntung, seperti Burkina Faso atau Burundi. Meskipun demikian, dengan melihat manfaat-manfaat dari kerja sama regional, negara-negara tersebut berusaha terus-menerus untuk mewujudkan integrasi dalam lingkungan mereka. ECOWAS bahkan memasukkan klausul yang mengizinkan pekerja-pekerja melintasi batas negara. Hal ini merupakan tingkatan integrasi yang hanya disaingi (dan baru terjadi akhir-akhir ini) oleh Uni Eropa. ECOWAS juga mencoba berbagi infrastruktur regional. Kawasan-kawasan lain yang serupa adalah Afrika Tengah, Asia Tengah, dan Kepulauan Pasifik. Negara-negara dalam kawasan

tersebut menghadapi tantangan tiga dimensi (lihat “Geografi yang Bergerak: Kepadatan, Jarak, dan Penyekatan di Afrika Sub-Sahara”). Diperlukan kombinasi dari berbagai upaya untuk memperbaiki kerja sama institusional dan investasi infrastruktur regional, namun itu saja tidak cukup. Insentif yang bersasaran juga akan diperlukan, melalui akses preferensial ke pasar-pasar di negara-negara maju, yang mungkin dibuat bergantung pada kolaborasi regional untuk meningkatkan institusi-institusi dan infrastruktur.

Setiap orang harus mendukung usaha dari negara-negara dengan “satu miliar terbawah” ini untuk mengintegrasikan perekonomian mereka, baik dalam negeri maupun melintasi batas-batas negara. Miliaran jiwa bergantung pada integrasi tersebut.

Kita mengenali transformasi-transformasi sektoral yang diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi—perubahan dalam kerja dan organisasi seiring perekonomian agraris mulai berubah menjadi perekonomian yang berorientasi pada industri dan jasa. Laporan ini membahas transformasi-transformasi spasial yang juga harus terjadi agar negara-negara dapat berkembang. Tingkat kepadatan yang lebih tinggi, jarak yang lebih pendek, dan penyekatan-penyekatan yang lebih sedikit akan tetap diperlukan untuk menciptakan kesuksesan ekonomi di masa depan yang dapat diramalkan. Hal-hal ini harus diupayakan. Dengan adanya faktor-faktor tersebut, pertumbuhan yang tidak seimbang akan muncul. Ketika disertai oleh kebijakan-kebijakan integrasi yang dikalibrasikan terhadap geografi ekonomi dari berbagai negara, perubahan-perubahan tersebut juga akan mewujudkan pembangunan yang menyeluruh—segera, bukan nanti entah kapan.

Panduan untuk Menjelajahi Laporan Ini



Pada tahun 1971, Simon Kuznets, seorang imigran Rusia yang telah membangun kariernya di Amerika, dianugerahi Hadiah Nobel bidang Ekonomi “untuk interpretasi pertumbuhan ekonominya yang didasarkan secara empiris, yang telah menghadirkan pemahaman yang baru dan lebih mendalam ke dalam struktur ekonomi dan sosial serta proses pembangunan.”¹ Dalam ceramahnya saat menerima Nobel, Kuznets merangkum perubahan-perubahan struktural yang mengiringi pertumbuhan ekonomi, menekankan pada “pergeseran upaya-upaya pertanian ke nonpertanian dan, akhir-akhir ini, pergeseran dari industri ke jasa.”² Ini adalah perubahan-perubahan sektoral dalam produksi yang dibutuhkan oleh negara-negara supaya mereka menjadi makmur. Negara-negara tidak berkembang dengan hanya melakukan hal-hal yang sama. Mereka harus melakukan hal-hal yang berbeda, dan melakukannya dengan lebih baik.

Selama bertahun-tahun, hal ini telah sering kali dibuktikan, sehingga sekarang tampak sangat jelas. Hal yang kurang jelas namun tidak kalah pentingnya adalah transformasi-transformasi *spasial* yang diperlukan untuk pergeseran-pergeseran struktural ini. Beberapa tempat cocok untuk pertanian, yang lainnya untuk

industri, sementara yang lainnya lagi untuk jasa. Seiring banyak perekonomian menjadi terindustrialisasi dan semakin banyak orang dipekerjakan di bidang jasa, bentuk-bentuk perekonomian juga harus berubah. Perubahan-perubahan ini, yang melibatkan penyesuaian sosial dan juga ekonomi, dapat memakan waktu. Dunia ekonomi bukanlah dunia tanpa gesekan. Perkara “apa” dan “bagaimana” dari produksi ekonomi tidak dapat ditentukan tanpa memutuskan perkara “di mana.”

Bagi para pembuat kebijakan khususnya, sangatlah penting untuk memahami perubahan-perubahan ini dan untuk mengapresiasi kekuatan-kekuatan pasar yang membentuknya. Pemahaman ini dapat menjadi penentu apakah yang tercapai adalah kemakmuran atau stagnasi. Ini bahkan dapat menjadi salah satu pelajaran terpenting dari abad ke-20. Setelah Kuznets meninggalkan Rusia pada tahun 1922, para perencana Soviet mengimplementasikan satu pendekatan terhadap geografi ekonomi, dan Amerika Serikat mengimplementasikan satu pendekatan lain. Strategi Soviet memaksa orang-orang untuk berpindah ke utara dan timur dan menyebarkan produksi ekonomi. Sementara itu, orang-orang Amerika Serikat berpindah secara sukarela menuju selatan dan barat, namun produksinya menjadi lebih

terkonsentrasi. Dalam lima tahun setelah kematian Kuznets di tahun 1985, Uni Soviet runtuh. Pada saat itu, pendapatan per kapita Rusia adalah seperempat dari pendapatan Amerika. Inefisiensi spasial bukanlah satu-satunya alasan mengapa Uni Soviet jatuh. Tetapi hal ini tidak dapat membantu.

Setelah Rusia berpindah dari rencana ke pasar, efisiensi spasialnya meningkat. Antara tahun 1989 dan 2004, hampir seluruh perusahaan yang baru memilih lokasi-lokasi dengan akses terbaik ke Moskow, St. Petersburg, dan pasar-pasar internasional.³ Selama tiga dekade terakhir, para peneliti telah mendokumentasikan perubahan-perubahan dalam geografi ekonomi yang diperlukan agar tetap efisien secara spasial, seiring kemajuan-kemajuan teknologi dan struktur-struktur produksinya berubah. Mereka telah mempelajari dampak-dampak dari populasi-populasi yang lebih besar, pasar-pasar global, dan batas-batas internasional pada lokasi orang-orang dan produksi. Mereka mulai menilai bagaimana pemerintah dapat mendukung atau menghambat transformasi-transformasi ini. Laporan ini membahas upaya ini dan implikasi-implikasinya bagi kebijakan umum.

Kebijakan-kebijakan pemerintah itu penting. Dengan pembangunan, orang-orang dan produksi menjadi lebih terkonsentrasi—di desa dan di kota, serta di berbagai kawasan negara yang dekat dengan berbagai pasar domestik dan internasional. Sementara kegiatan ekonomi terkonsentrasi di beberapa bagian suatu negara atau dunia, banyak orang mungkin disebarkan ke daerah pedesaan atau di tempat-tempat yang jauh dari kemakmuran, yang mungkin menimbulkan perbedaan-perbedaan geografis yang cukup besar dalam standar hidup. Laporan ini

membahas mengapa hal ini terjadi, dan menilai apa yang paling efektif dalam mengubah geografi ekonomi dari negara-negara berkembang. Kegiatan ekonomi akan terkonsentrasi dalam setiap kasus. Akan tetapi, jika dikelola dengan cara seperti yang dilakukan oleh Amerika Serikat, kegiatan ekonomi dapat meningkatkan pertumbuhan dan integrasi. Dikelola dengan cara yang lain, ini dapat mengakibatkan disintegrasi dan keputusan-keputusan, bahkan konflik.

Laporan ini mencakup sejumlah fenomena yang luas dan tampaknya berlainan, yang spektrumnya adalah dari skala-skala lokal ke internasional, dari geografi manusia ke geografi fisis ke geografi politis, dan dari lembaga-lembaga nasional dan global ke berbagai intervensi yang bersasaran. Untuk membuat penyelidikannya tetap disiplin, beberapa aspek dari transformasi spasial perlu ditekankan, sementara yang lainnya perlu diabaikan. Bagian selanjutnya dari bab ini merangkum cakupan dari Laporan ini, menjelaskan istilah-istilah yang digunakan di sini, dan menguraikan susunannya.

Cakupan

Pemerintah melakukan intervensi (sering kali secara tidak tepat) untuk menyebarkan manfaat-manfaat pertumbuhan ekonomi secara lebih merata ke daerah-daerah. Bahkan ketika perintah-perintahnya bersifat politis, di dalamnya terkandung konsekuensi-konsekuensi ekonomis. Bahkan jika sasaran-sasarannya bersifat ekonomis, di dalamnya terkandung dampak-dampak sosial dan lingkungan. Oleh karena itu, para pembuat kebijakan menghadapi pertukaran-pertukaran yang sulit dan harus berkompromi. Biaya-biaya ekonomi dari kesalahan-kesalahan dapat menjadi besar dan

berkepanjangan: mengenali pentingnya geografi ekonomi berarti menyadari bahwa pada saat para produsen dan orang-orang telah membuat keputusan-keputusan mengenai di mana mereka harus bertempat, mereka akan sulit berbalik arah.

Pemerintah dapat memperbaikinya dengan cara mendorong kekuatan-kekuatan pasar yang menghasilkan baik konsentrasi produksi ekonomi maupun konvergensi standar hidup, serta melengkapinya dengan kebijakan-kebijakan untuk memastikan bahwa berbagai layanan dasar dapat terjangkau di semua tempat. Pemerintah dapat melakukan hal ini dengan membantu orang-orang dan usahawan (pengusaha) untuk mengambil keuntungan dari berbagai peluang ekonomi, di mana pun hal ini muncul. Kekuatan-kekuatan pasar yang sangat membantu adalah aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi. Manfaat-manfaat ekonomisnya merupakan pokok bahasan dari Laporan ini. Berbagai implikasi sosial dan lingkungannya tidak dibahas secara rinci (lihat Kotak 0.1). Dampak-dampak sosial dan lingkungan yang tidak diharapkan dari kekuatan-kekuatan pasar merupakan persoalan-persoalan kebijakan yang penting. Namun mereka layak untuk dibahas lebih banyak lagi daripada yang dapat dicakup dalam sebuah laporan yang menunjukkan bagaimana geografi ekonomi dibentuk ulang selama pembangunan.

Laporan ini menjelaskan transformasi-transformasi geografis yang diperlukan untuk pembangunan. Laporan ini menganalisis perubahan-perubahan ini dengan menggunakan berbagai wawasan dari sejarah ekonomi dan penelitian yang terbaru. Kemudian, Laporan ini meninjau kembali

KOTAK 0.1. *Apa yang tidak dibahas dalam Laporan ini*

Untuk menjaga agar Laporan ini terfokus, beberapa aspek dari transformasi spasial yang penting tidaklah diberikan perhatian sebagaimana di dalam suatu penelitian yang lebih lengkap. Aspek-aspek utama yang tidak dibahas—kecuali ketika menekankan atau memenuhi syarat sebagai pesan-pesan terpenting—adalah **dampak-dampak sosial dan lingkungan** dari perubahan geografi ekonomi.

Aglomerasi—pertumbuhan kota-kota—dapat memiliki dampak-dampak sosial dan lingkungan yang menguntungkan, namun beberapa di antaranya malah merusak. Kota-kota membantu melunturkan berbagai stereotip dalam masyarakat dan meningkatkan kesatuan. Pergerakan-pergerakan yang paling progresif sepanjang sejarah berasal dari daerah urban. Namun demikian juga dengan pergerakan kekerasan. Kecenderungan orang-orang untuk melakukan kejahatan diyakini lebih besar di kota-kota. Dan ketika kota-kota mengizinkan tumbuhnya individualisme dan kreativitas, serta menghancurkan rintangan-rintangan sosial, kota-kota itu juga memutuskan ikatan-ikatan masyarakat:

Kota-kota selalu merupakan tempat lahirnya kebebasan, sebagaimana saat ini mereka merupakan pusat-pusat radikalisme. Setiap orang di dunia tahu bahwa pengasingan dan kesendirian ditemukan dalam tingkat yang jauh lebih besar di sebuah kota

yang padat dibandingkan di sebuah desa, di mana kepedulian-kepedulian individual seseorang merupakan kepedulian setiap orang.^a

Migrasi juga dapat mengakibatkan dampak-dampak perbedaan yang sangat luas di masyarakat, baik di tempat-tempat di mana orang-orang pergi dan di tempat-tempat ke mana mereka pergi. Ini hampir selalu membawa berbagai imbalan ekonomis, namun seiring dengan yang diperlihatkan oleh sentimen imigran di banyak negara, ini juga berarti lebih banyak risiko.

Spesialisasi produksi yang dimungkinkan oleh turunnya biaya transportasi dapat terjadi dengan mengorbankan sesuatu dari lingkungan. Ikan cod ditangkap di Norwegia, dikirim dengan pesawat ke Cina untuk dibersihkan, kemudian diterbangkan kembali ke Norwegia untuk dijual. Spesialisasi berdasarkan ketersediaan alamiah yang seperti itu (ikan di Eropa Utara, tenaga kerja di Cina) membantu para konsumen di Norwegia dan juga para pekerja di Cina, meski ikan cod saat ini memiliki jejak karbon yang lebih panjang. Dampak-dampak lingkungan dari urbanisasi dan transportasi dibahas sekilas dalam Laporan ini, hanya ketika memenuhi syarat dari pesan-pesan Laporan ini.

a. Weber, 1899. hlm. 432.

perdebatan-perdebatan kebijakan mengenai urbanisasi, pembangunan regional, dan integrasi internasional. Ini adalah *Laporan Pembangunan Dunia* ke-31, dan isu-isu yang dicakupnya telah ditinjau oleh Laporan-laporan sebelumnya. Bagaimanapun juga, di sini berbagai fakta, analisis, dan kebijakan yang berkaitan dengan transformasi-transformasi spasial merupakan fokus yang utama, dan Laporan ini disusun sesuai dengan tujuan tersebut.

Istilah-istilah

Untuk merumuskan pesan-pesan sederhana yang bermanfaat bagi para pembuat kebijakan diperlukan suatu istilah yang tidak rumit. Laporan ini menggunakan beberapa istilah yang mungkin jarang ditemukan para pembaca, memperkenalkan beberapa istilah yang lainnya, dan menggunakan istilah-istilah lainnya lagi sebagai rujukan singkat. Bagian ini menjelaskan istilah-istilah yang akan digunakan di sepanjang Laporan ini secara konsisten.

Skala spasial—daerah, negara, dan kawasan

Di sepanjang Laporan ini, analisis senantiasa diberikan pada tiga skala geografis—lokal, nasional, dan internasional. Hal-hal yang diperhatikan dari suatu kebijakan yang bersesuaian dengan skala-skala spasial ini, masing-masing, adalah kelajuan dan keberlanjutan dari transformasi desa-kota, disparitas teritorial dalam produksi dan kesejahteraan di berbagai negara, serta disparitas yang serupa di berbagai negara dan kawasan di dunia. Satuan-satuan yang bersesuaian dengan skala-skala spasial ini adalah daerah, negara, dan kawasan. Istilah-istilah ini digunakan secara konsisten di sepanjang Laporan ini. Suatu “daerah” adalah sama seperti suatu “teritori”, merupakan sasaran dari berbagai kebijakan pembangunan teritorial. Di negara-negara Anglophone, ini sama dengan sebuah “kawasan” dalam suatu negara, seperti dalam berbagai perdebatan mengenai “pembangunan regional.” Daerah digunakan di sini untuk menghindarkan kekeliruan dengan skala spasial lainnya, yaitu skala internasional, karena “kawasan” juga menjelaskan sekelompok negara, misalnya Asia Selatan, yang mencakup India dan negara-negara sekitarnya.

Untuk menetapkan istilah-istilahnya, perhatikan ketiga skala geografi dari daerah metropolitan Shanghai, negara Cina, dan kawasan Asia Timur (lihat Peta 0.1):

- **Daerah.** Skala lokalnya adalah kotamadya Shanghai—yang termasuk kota Shanghai dan kota-kota serta desa-desa di sekitarnya dengan luas sekitar 7.000 kilometer persegi, dan kepadatan populasinya sekitar 3.000 orang per kilometer persegi. Kepadatan populasi di kotanya adalah sekitar 13.000 orang per kilometer persegi.
- **Negara.** Skala nasionalnya meliputi 23 provinsi, lima daerah otonomi, dan empat kotamadya (Shanghai merupakan satu satunya) yang membentuk Cina, mencakup sekitar 9,6 juta kilometer persegi. Jarak antara provinsi Xinjiang di barat dan kota-kota pesisir yang dinamis di timur adalah lebih dari 4.000 kilometer. Larangan-larangan pada migrasi internal dapat membuat jarak *ekonomi* tampak lebih besar.
- **Kawasan.** Skala internasionalnya terdiri atas Cina dan negara-negara Asia Timur di sekitarnya, termasuk Jepang, Mongolia, dan Korea Selatan. Kawasanya dibagi oleh batas-batas; beberapa di antaranya tebal, beberapa lagi tipis.

Laporan ini menggunakan gagasan lingkungan-lingkungan “alamiah,” yang didefinisikan oleh unsur-unsur geografi manusia, fisik, dan politik. World Bank biasanya mengklasifikasikan seluruh negara berpendapatan rendah dan menengah ke dalam enam kawasan, dan mengelompokkan seluruh negara berpendapatan tinggi bersama-sama, terlepas dari lokasi mereka. Laporan ini mengklasifikasikan dunia ke dalam

Peta 0.1 Tiga skala geografis—daerah, negara, dan kawasan

Shanghai, Cina, dan Asia Timur masing-masing menunjukkan skala lokal, nasional, dan internasional



16 kawasan yang mencakup negara-negara maju maupun negara-negara berkembang, dengan menggunakan kedekatan geografis sebagai kriteria terpenting (lihat Kotak 0.2). Pengelompokan ini juga lebih terperinci. Misalnya Afrika Sub-Sahara memiliki empat kawasan—Barat, Tengah, Timur, dan Selatan. Asia Timur dan Pasifik memiliki tiga kawasan—Timur Laut, Tenggara, dan Kepulauan Pasifik. Istilah “kawasan” yang digunakan di sepanjang Laporan mengacu pada 16 kelompok negara ini.

Meskipun pemilihan daerah atau kawasan dapat dilakukan secara sembarang, skala-skala spasial ini sangat sesuai dengan berbagai tingkat pembentukan kebijakan. Laporan ini bertujuan untuk memberikan landasan untuk pembentukan kebijakan di ketiga tingkatan ini—subnasional, nasional, dan internasional.

Dimensi spasial—kepadatan, jarak, dan penyekatan

Untuk menjelaskan transformasi-transformasi geografis yang menyertai pembangunan, Laporan ini memperkenalkan tiga jenis dimensi spasial—kepadatan, jarak, dan penyekatan. Dimensi-dimensi ini membantu para pembaca melihat

pembangunan dalam ruang yang nyata—dengan kata lain, dalam tiga dimensi. Istilah-istilahnya merupakan kiasan-kiasan yang sederhana, namun juga memiliki interpretasi teknis. *Kepadatan*, secara umum, berarti kepadatan aktivitas ekonomi pada suatu satuan lahan, misalkan satu kilometer persegi. Berbagai keterbatasan data dapat memaksa kita untuk berkompromi: karena kepadatan produksi dan kepadatan populasi sangat berkaitan, dan data produksi tidak mudah tersedia, kepadatan populasi kadang kala digunakan sebagai nilai pengganti dari kepadatan ekonomi. Hal ini dapat menjadi sedikit membingungkan. London mungkin merupakan kota dengan kepadatan ekonomi tertinggi di dunia, tetapi Mumbai dengan 30.000 orang per kilometer persegi, merupakan yang terpadat populasinya. *Kepadatan* menunjukkan biaya-biaya untuk mencapai tempat-tempat dengan kepadatan ekonomi tertentu.

Sementara kepadatan dan jarak berkaitan erat dengan geografi manusia dan geografi fisik, *penyekatan* lebih mengacu pada geografi sosiopolitik. Agama, etnis, dan bahasa adalah atribut-atribut utama yang mengakibatkan berbagai penyekatan di berbagai tempat. Meskipun penyekatan-penyekatan yang terbesar adalah dalam bentuk negara-

KOTAK 0.2. *Kawasan-kawasan di Laporan ini lebih terperinci daripada pembagian World Bank*

Isi Laporan ini adalah mengenai pembangunan geografi dan ekonomi, yang lebih berfokus pada variabilitas spasial dari kondisi-kondisi dan hasil-hasil daripada yang biasa dilakukan oleh analisis ekonomi. Bilamana tepat, Laporan ini menggunakan negara-negara atau daerah-daerah di dalam negara-negara sebagai satuan-satuan analisis. Akan tetapi, bila penekanannya adalah pada integrasi regional dan interaksi antara negara-negara berdaulat yang saling bertetangga, Laporan

ini menggunakan kelompok negara-negara yang lebih terperinci dibandingkan keenam kawasan World Bank yang umum, yang dapat menyembunyikan variasi yang cukup signifikan.

Dengan mengadaptasi kawasan-kawasan geografis Amerika Serikat, sambil tetap konsisten dengan kawasan-kawasan yang digunakan oleh World Bank, dihasilkanlah keenam belas kawasan yang ditampilkan di sini. Bergantung pada konteksnya, analisis di

Laporan ini mengabaikan pendapatan negara-negara dalam satu kawasan—misalkan, di mana tumpahan pertumbuhan regional dari negara-negara industri ke negara-negara berkembang menjadi sesuatu yang menarik—atau memperlakukan Organization of Economic Co-operation and Development (OECD) dan perekonomian-perekonomian berpendapatan tinggi lainnya secara terpisah.

Kawasan-kawasan yang digunakan dalam Laporan ini


Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

negara, penyekatan juga dapat menjadi cukup besar di dalam satu negara.

Dimensi-dimensi ini dapat diukur. Namun, tidak seperti tinggi, panjang, atau dalam, dimensi-dimensi geografis ini tidaklah ortogonal. Analog-analog yang lebih baik untuk ketiga dimensi adalah tinggi, berat, dan usia seseorang, yang saling terkait. Demikian pula sewaktu jarak meningkat, biasanya penyekatan-penyekatan menjadi lebih kuat. Kepadatan, jarak, dan penyekatan paling baik diilustrasikan oleh akses pasar, suatu indikator dari peluang ekonomi untuk suatu lokasi yang

menyatakan ukuran dari pasar-pasar potensial di sekitarnya, dan kemudahan menjangkanya. Akses pasar pada skala-skala geografis menentukan di mana aktivitas ekonomi dapat berkembang dan dengan demikian di mana perusahaan-perusahaan akan berlokasi dan di mana populasi akan bertumbuh.

Dengan menggunakan konsep akses pasar ini, ketiga dimensi di atas didefinisikan sebagai berikut:

- **Kepadatan** menunjukkan ukuran output ekonomi atau daya beli total per satuan luas permukaan—misalnya, kilometer persegi. Nilainya

tertinggi di kota-kota besar di mana aktivitas ekonomi terkonsentrasi dan lebih rendah di lingkungan-lingkungan pedalaman.

- **Jarak** mengukur seberapa mudahnya menjangkau pasar. Ini menentukan akses terhadap kesempatan. Daerah-daerah yang jauh dari pusat-pusat yang ekonominya padat di suatu negara biasanya lebih tertinggal.
- **Penyekatan** muncul dari hambatan-hambatan terhadap berbagai interaksi ekonomi yang diciptakan oleh perbedaan mata uang, kebiasaan, dan bahasa, yang membatasi akses pasar. Dimensi ini paling relevan dalam konteks internasional.

Konsep jarak juga relevan secara internasional. Perbedaan antara jarak dan penyekatan adalah bahwa jarak mengatur akses pada peluang ekonomi dalam suatu cara yang lebih kontinu—suatu jarak pasti akan berkurang seiring dengan waktu. Sebaliknya, penyekatan menghadirkan hambatan-hambatan yang berlainan terhadap akses dan integrasi ekonomi. Ini dapat dilihat sebagai jarak ekonomi atau waktu tempuh yang makin meningkat untuk satu satuan jarak fisik (atau jarak Euclidian).

Definisi-definisi ini secara ilmiah tidaklah tepat. Akan tetapi, istilah-istilah tersebut digunakan secara konsisten dalam Laporan ini. Ketika “kepadatan” digunakan, maka yang dimaksud adalah kepadatan ekonomi: produksi per luas lahan. Ketika ukuran kepadatan apa pun yang lainnya—misalnya populasi per kilometer persegi (seperti di Bab 1 dan 7) atau tempat-tempat di mana lebih banyak tinggal penduduk miskin di suatu negara (seperti di Bab 2 dan 8), maka ini berlaku sesuai konteks.

Jarak dapat diukur sampai suatu presisi tertentu, tetapi di mana

infrastruktur langka, maka jarak garis-lurus akan berbeda dari jarak jalan atau jarak rel kereta. Banyak faktor lainnya, misalnya ketersediaan dan keterjangkauan berbagai jasa transportasi, menentukan aksesibilitas yang sesungguhnya. Di mana pun informasi seperti itu tersedia, maka informasi tersebut digunakan. Bab 1, contohnya, melaporkan ukuran urbanisasi yang seragam berdasarkan tempat-tempat baik yang memiliki tingkat kepadatan populasi minimum maupun yang berada dalam waktu tempuh satu jam ke permukiman yang cukup besar. Dalam menghitung “indeks aglomerasi” ini, kualitas infrastruktur transportasi ikut diperhitungkan. Penyekatan dikaitkan dengan batas-batas internasional, karena penyekatan biasanya menghalangi kemudahan pertukaran atau perjalanan. Namun tidak seluruh batas mengimplikasikan penyekatan. Misalnya, batas-batas di Uni Eropa (UE) semakin lama semakin tidak mencerminkan penyekatan-penyekatan antara negara-negara. Dan tidak seluruh penyekatan menyatakan batas-batas internasional. Saat perbedaan agama, etnis, dan bahasa diberlakukan secara spasial, mungkin terdapat penyekatan di dalam negara-negara itu sendiri.

Terdapat kesesuaian antara skala-skala dan dimensi-dimensi geografis. Secara lokal di dalam suatu daerah, dimensi terpentingnya adalah kepadatan, karena umumnya jarak-jaraknya pendek dan penyekatan-penyekatannya sedikit. Secara nasional, dimensi terpentingnya adalah jarak terhadap kepadatan; penyekatan-penyekatan di dalam negara cenderung lebih sedikit, meskipun dapat menjadi serius di beberapa negara. Secara internasional, pada skala spasial regional atau global, jarak dan penyekatan biasanya lebih serius.

Dengan menggunakan ketiga dimensi ini, Laporan ini merangkum transformasi-transformasi geografis yang diperlukan untuk pembangunan (bagian pertama). Laporan ini menunjukkan bagaimana kekuatan-kekuatan pasar menggerakkan transformasi-transformasi ini (bagian kedua). Terakhir, Laporan ini menelaah bagaimana pemerintah dapat meningkatkan kekuatan-kekuatan ini untuk memelihara pertumbuhan dan mengentaskan kemiskinan (bagian ketiga).

Instrumen-instrumen untuk integrasi—institusi, infrastruktur, dan intervensi

Melalui berbagai kebijakan yang baik, pemerintah dapat meningkatkan integrasi ekonomi antara tempat-tempat di mana produksi ekonomi terkonsentrasi dan tempat-tempat yang tertinggal. Beberapa instrumen kebijakan ini eksplisit secara spasial, seperti program perbaikan daerah kumuh di sebuah kota, insentif pajak di Brasil untuk perusahaan otomotif AS, atau dana-dana struktural dan kesatuan dari UE. Instrumen-instrumen lainnya dimaksudkan supaya universal dalam cakupannya, termasuk pendidikan wajib dan gratis untuk semua anak, peraturan pasar tenaga kerja seperti tingkat upah minimum, dan penegakan hak-hak kepemilikan. Di antara program-program yang bersasaran secara spasial dan kebijakan-kebijakan “yang buta secara spasial” ini terdapat berbagai investasi dan regulasi yang menghubungkan berbagai tempat, seperti jalan-jalan, bandara-bandara, dan sistem-sistem komunikasi.

Dalam bentuknya saat ini, berbagai perdebatan mengenai bagaimana pemerintah dapat membantu mendukung transformasi desa-kota,

menolong daerah-daerah yang tertinggal mengurangi tingkat kemiskinan, dan—di negara-negara termiskin di dunia—meningkatkan akses ke pasar-pasar dunia, semuanya menekankan pentingnya menentukan sasaran secara geografis. Perdebatan mengenai bagaimana meningkatkan urbanisasi yang sehat mengalami polarisasi, antara penekanan ke desa-desa, di mana mayoritas penduduk miskin di dunia masih tinggal, dan keyakinan bahwa jalan untuk keluar dari kemiskinan terletak di kota-kota; jika kemiskinan urban meningkat, maka fokusnya bergeser dari desa-desa ke daerah-daerah kumuh. Termotivasi oleh disparitas spasial dalam negeri dalam hal standar hidup, perdebatan mengenai pembangunan teritorial cenderung memiliki fokus yang sama, yaitu meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah yang terbelakang. Di tingkat internasional, akses pasar preferensial untuk negara-negara paling terbelakang pada akhirnya dapat mendominasi berbagai diskusi kebijakan. Bagian ketiga dari Laporan ini menempatkan kerangka yang baru pada perdebatan-perdebatan ini, yang menyarankan pergeseran dari pemilihan sasaran secara spasial menuju integrasi.

Berbagai instrumen kebijakan untuk integrasi ekonomi dapat dibagi ke dalam tiga kategori, berdasarkan pada seberapa eksplisitnya suatu tempat diperhitungkan dalam cakupan dan rancangannya:

- ***Institusi*** adalah rujukan singkat untuk seluruh instrumen kebijakan yang *buta secara spasial*. Ini merupakan fasilitas-fasilitas yang harus disediakan pemerintah bagi setiap orang, terlepas dari mana tempatnya. Kata “institusi” mengandung makna sesuatu yang

universal, dan termasuk mekanisme-mekanisme untuk membiayai dan menyediakan fasilitas-fasilitas dasar seperti administrasi hukum; keamanan umum; peraturan tanah; tenaga kerja; serta pasar modal, pendidikan dan kesehatan dasar, listrik, air, dan kebersihan. Sistem pemungutan pajak dan pembiayaan pengeluaran sehubungan dengan layanan-layanan ini juga dapat dirancang dengan paling baik apabila tidak ditujukan hanya untuk tempat-tempat tertentu.

- **Infrastruktur** adalah rujukan singkat untuk seluruh investasi yang *konektif secara spasial* dan aturan atau regulasi yang terkait. Ini termasuk jalan dan rel kereta api, sistem bandara dan transportasi udara, telekomunikasi, dan Internet.
- **Intervensi** adalah rujukan singkat untuk seluruh insentif yang *difokuskan secara spasial*. Ini termasuk berbagai peraturan dan investasi yang menguntungkan beberapa tempat, misalnya zona-zona pemrosesan ekspor. Juga termasuk program-program yang berbasis tempat—misalnya rencana perbaikan daerah kumuh seperti *Favela Bairro* di Rio de Janeiro atau Superintendency for the Development of the Northeast (SUDENE), badan pembangunan Brasil untuk kawasan tenggara yang masih tertinggal, atau inisiatif *Everything But Arms* dari UE, yang memberikan akses perdagangan preferensial untuk pasar-pasar Eropa kepada negara-negara yang paling terbelakang.
- Pertama, buta secara spasial tidak berarti *netral* secara spasial. Sebagai contoh adalah sistem pajak progresif, yang mungkin tidak akan menjadi netral dalam berbagai dampak atau hasilnya. Kota-kota mungkin pada akhirnya membayar lebih banyak pajak dibandingkan kawasan pinggiran, dan negara-negara bagian yang lebih kaya mungkin membayar lebih banyak dibandingkan negara-negara bagian yang lebih miskin. Akan tetapi prinsip pemandunya adalah bahwa tingkat pajak yang berbeda bukan disebabkan oleh tempatnya saja, tetapi oleh atribut-atribut dari berbagai perusahaan dan keluarga yang memang ada di sana.
- Kedua, dalam penggunaan umumnya, infrastruktur mencakup berbagai investasi yang tidak berhubungan, misalnya pasokan air dan listrik. Dalam Laporan ini, istilah infrastruktur digunakan khusus untuk komponen-komponen yang *konektif* secara spasial. Fasilitas umum nonkonektif dimasukkan ke dalam institusi-institusi, seperti untuk layanan dasar, misalnya kebersihan.
- Ketiga, masing-masing kategori ini mencakup ketiga perangkat kebijakan pemerintah—pajak, transfer dan pengeluaran publik, serta regulasi.
- Terakhir, inisiatif pemerintah dapat melibatkan lebih dari satu instrumen. Pembangunan kawasan kumuh dapat termasuk langkah-langkah untuk menjadikan pasar-pasar lahan urban beroperasi lebih baik dengan menciptakan hak-hak kepemilikan, memperbaiki jalan-jalan, dan menawarkan insentif moneter bagi beberapa warga daerah kumuh untuk pindah.

Oleh karena definisi-definisi ini tidak tepat sesuai dengan penggunaannya secara umum, maka diperlukanlah penjelasan tambahan:

Struktur

Temuan utama dari Laporan ini—pada semua skala spasial—adalah bahwa pembangunan ekonomi tidaklah mulus, linier, atau rapi. Proses-proses pertumbuhan ekonomi meninggalkan lanskap yang bergelombang, dengan massa ekonomi terkonsentrasi di beberapa tempat. Standar-standar hidup di tempat-tempat seperti itu—khususnya kemakmuran yang meningkat, akses yang baik ke berbagai fasilitas pendidikan dan kesehatan, dan perlindungan yang aman, air, serta kebersihan, beberapa hal terpenting di antara Tujuan Pembangunan Milenium (*Millenium Development Goals*)—meningkat lebih cepat dibandingkan di tempat-tempat di mana aktivitas ekonominya lebih sedikit, sehingga memperluas berbagai disparitas spasial dalam kesejahteraan. Namun di mana terdapat pertumbuhan ekonomi yang stabil, konvergensi pada standar hidup pun akan mulai menggantikan perbedaan. Negara-negara menjadi efisien sekaligus merata secara spasial (lihat Kotak 0.3). Tantangan dari pembangunan adalah untuk menciptakan kebijakan-kebijakan yang mengizinkan—bahkan mendorong—pertumbuhan ekonomi yang “tidak seimbang,” tetapi memastikan bahwa hasil-hasil pembangunannya seimbang secara geografis.

Fakta-fakta

Bagian satu dari Laporan ini menampilkan fakta-fakta mengenai transformasi-transformasi spasial—perubahan-perubahan dalam kepadatan ekonomi, jarak, dan penyekatan. Bab 1 menunjukkan bahwa pembangunan disertai dengan kepadatan permukiman manusia yang meningkat: tidak ada negara yang telah mencapai pendapatan tinggi tanpa mengalami kenaikan dalam

kepadatan ini. Bab 2 memperluas skalanya dan menunjukkan bahwa pembangunan juga disertai oleh konsentrasi aktivitas ekonomi yang lebih besar di daerah-daerah negara yang dekat dengan kepadatan ekonomi. Bab 3 membahas pula penyekatan-penyekatan internasional yang lamban, namun tidak menghalangi konsentrasi aktivitas-aktivitas ekonomi di beberapa negara. Di skala lokal, nasional, dan internasional, polanya sama: konsentrasi meningkat dengan sangat cepat di tahap awal dan kemudian melambat.

Pengalaman panjang dari negara-negara memperlihatkan bahwa perbedaan pendapatan antara tempat-tempat yang maju dan tempat-tempat yang mengikuti pada awalnya berbeda dan kemudian menjadi sama, tetapi hanya di daerah-daerah, kota-kota, dan kawasan-kawasan yang lebih dinamis. Pada masing-masing dari ketiga skala spasial, berada dalam lingkungan yang dinamis membawa keuntungan. Pertumbuhan ekonomi akan menimbulkan kemacetan di kota-kota—dan pada pertumbuhan kota-kota yang sangat berkaitan dengan aglomerasi-aglomerasi yang bertumbuh pesat. Pola ini terulang kembali di tingkat nasional dan internasional. Aktivitas ekonomi yang meluas menjalar ke daerah-daerah dan negara-negara yang—dalam istilah ekonomi—dekat dengan tempat-tempat yang sejahtera.

Pemahaman

Bagian kedua dari Laporan adalah “ruang mesin.” Bagian ini mengeksplorasi berbagai pemahaman utama dari upaya selama seperempat abad dari beberapa cabang ilmu ekonomi, misalnya organisasi industri, perekonomian urban, perdagangan internasional, dan geografi ekonomi. Disaring hingga sari-sarinya, mesin ini bekerja melalui interaksi tiga

cara, antara skala ekonomi, mobilitas para pekerja dan para pengusaha, serta biaya-biaya perjalanan dan komunikasi antara berbagai tempat (lihat Figur 0.1).

Perusahaan-perusahaan pada umumnya lebih produktif ketika berlokasi di tempat-tempat yang besar dan ketika beroperasi pada ukuran yang relatif besar. Jika ternyata cukup mudah untuk mengangkut hasil produksi, skalanya bahkan dapat menjadi lebih tinggi, karena pasar potensialnya lebih besar. Para pekerja bergerak ke tempat-tempat ini, membawa serta pasokan tenaga kerja dan juga permintaan untuk produk dan jasa. Sewaktu orang-orang semakin tinggi mobilitasnya dan seiring biaya-biaya transportasi dan komunikasi menurun, skala-skala ekonomi ini menciptakan suatu hubungan sebab akibat yang melingkar dan kumulatif, di mana aktivitas-aktivitas ekonomi menjadi lebih terkonsentrasi secara spasial. Konsentrasi yang meningkat secara tidak terhindarkan akan menghasilkan kemacetan, yang memperlambat prosesnya dan pada akhirnya membalikkannya. Penurunan dalam biaya-biaya transportasi pada mulanya membuat konsentrasi menjadi dimungkinkan, dan kemudian, saat biaya-biaya ini cukup rendah, konsentrasi menjadi tidak penting lagi.

Bagian kedua membahas interaksi-interaksi ini secara lebih terinci, merangkum berbagai pengalaman selama lebih dari seabad dan banyak pemahaman baru yang berasal dari penelitian selama satu generasi, yang mengenali bagaimana mobilitas faktor dan biaya-biaya transportasi yang turun memungkinkan terciptanya skala ekonomi (lihat Kotak 0.2). Mereka harus mengubah apa yang kita dapat harapkan dari pasar, dan apa yang pemerintah dapat

KOTAK 0.3. *Pesan Laporan ini bukanlah antipemerataan*

Kebijakan-kebijakan untuk pertumbuhan spasial yang seimbang sering kali dijustifikasikan oleh pemerataan. UE menjelaskan kebijakan teritorialnya sebagai kebijakan yang diatur oleh prinsip solidaritas karena ini “bertujuan untuk menguntungkan penduduk dan kawasan-kawasan yang tertinggal secara ekonomis dan sosial, dibandingkan dengan rata-rata untuk negara-negara UE.”^a Kebijakan tersebut tampaknya menganggap bahwa pemerataan sosial dan spasial adalah sama—persamaan antara individu-individu, dan persamaan standar-standar hidup antarnegara bagian dan juga antarnegara. Sebaliknya, Laporan ini lebih mengutamakan manfaat-manfaat konsentrasi geografis dari produksi ekonomi. Namun ini menunjukkan bahwa pada tahap-tahap awal pembangunan, konsentrasi yang meningkat dikaitkan dengan perbedaan spasial dalam berbagai standar hidup, misalnya pendapatan. Jadi apakah pesan dari Laporan ini anti-pemerataan?

Tidak. Penting untuk membedakan antara ketiga jenis disparitas yang ada: disparitas spasial dalam ekonomi produksi, disparitas spasial dalam standar hidup, dan ketidakesetaraan sosial.

Perbedaan spasial dalam aktivitas ekonomi. Baik di Amerika Serikat maupun di negara-negara UE-15, produk domestik bruto (PDB) dan populasinya memiliki distribusi spasial yang tidak merata. Di Amerika Serikat (AS), tiga negara bagian (California, New York, dan Texas) menghasilkan 21 persen dari PDB negara tersebut pada tahun 2005. Tiga negara bagian yang sama itu memuat 19,8 persen populasi AS, tetapi hanya menempati 12,8 persen dari luas negaranya. Sementara itu, 10 daerah subnasional di UE menyumbangkan 20,5 persen dari PDB UE pada tahun 2005. Daerah-daerah ini mencakup 16,9 persen populasi UE-15, tetapi hanya 8 persen dari luasnya. Jadi, dalam kedua kasus, aktivitas ekonomi dan populasinya terkonsentrasi. Namun ketidakesetaraan

spasial dari produksi dan populasinya lebih tinggi di Amerika Serikat dibandingkan di UE. Koefisien Gini untuk ketidakesetaraan spasial dari PDB adalah 0,53 untuk AS dan 0,41 untuk UE. Untuk populasi, koefisiennya masing-masing adalah 0,54 dan 0,32. Untuk daerah-daerah negara di UE dan negara-negara bagian di AS, angkanya berubah, tetapi kesimpulannya tetap sama.^b

Disparitas spasial dalam standar hidup. Negara-negara UE-15 memiliki ketidakesetaraan spasial yang lebih besar dalam pendapatan per kapita dan tingkat pengangguran, dua indikator standar hidup individual yang umum di negara-negara berpenghasilan tinggi. PDB per kapita, misalnya, menunjukkan variasi yang lebih besar di semua daerah UE dibandingkan di negara-negara bagian AS pada tahun 2005. Meskipun produksinya lebih terkonsentrasi secara geografis di AS, orang-orang juga biasanya tinggal di mana terdapat aktivitas produksi, sehingga PDB per kapitanya lebih sedikit variasinya. Hal yang sama berlaku untuk tingkat pengangguran. Di AS, negara bagian dengan tingkat pengangguran tertinggi pada tahun 2007 (Michigan) memiliki tingkat pengangguran sebesar 7,2 persen; 2,8 kali dari angka di negara bagian dengan tingkat pengangguran terendah (Hawaii). Akan tetapi di UE di tahun 2006, rasionya adalah 8,1. Terdapat ketidakesetaraan spasial yang lebih kecil dalam standar hidup di AS.

Ketidakesetaraan sosial. Sementara ketidakesetaraan spasial dalam berbagai standar hidup lebih besar di UE dibandingkan di AS, hal yang sebaliknya justru berlaku untuk ketidakesetaraan sosial secara perorangan. Selama beberapa dekade lalu, koefisien Gini untuk AS adalah sekitar 0,40, dibandingkan dengan 0,33; 0,28; dan 0,23 masing-masing untuk Inggris, Jerman, dan Austria.^c

Kontribusi dari Mark Roberts.

a. http://europa.eu/pol/reg/overview_en.htm.

b. Puga 2002.

c. Burkey 2006.

dan harus lakukan untuk memfasilitasi konsentrasi produksi dan meningkatkan konvergensi dalam standar hidup.

Bab 4 memberikan bukti dari perekonomian aglomerasi—pengembalian yang meningkat berdasarkan skala dikaitkan dengan tempat, dan bukan pabrik-pabrik—dalam menciptakan berbagai barang, jasa, dan gagasan. Tempat-tempat dengan ukuran yang berbeda-beda memberikan manfaat-manfaat aglomerasi yang berbeda, dan kemacetan yang dikaitkan dengan konsentrasi spasial menghasilkan suatu portofolio tempat yang memfasilitasi pertumbuhan ekonomi, dengan berbagai tempat yang memimpin, bergantung pada tahap pembangunannya.

Bab 5 menjelaskan interaksi antara berbagai skala ekonomi dan mobilitas faktor, yang berfokus pada migrasi tenaga kerja. Bab 6 menjelaskan hubungan nonlinier antara biaya-biaya transportasi dan konsentrasi geografis dari produksi, yang berfokus pada perdagangan intraindustri, yang sangat sensitif terhadap biaya transportasi. Bab-bab ini merangkum pemahaman-pemahaman baru yang diberikan oleh interaksi tiga-cara antara skala ekonomi, mobilitas faktor, dan biaya-biaya transportasi—serta berbagai implikasinya untuk kebijakan pembangunan (lihat Kotak 0.4).

Kerangka kerja kebijakan

Hubungan sebab akibat yang sirkuler, ketidaksetaraan, dan dampak-dampak konsekuensialnya menjadikan sebuah dunia di mana berbagai kebijakan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan memajukan kesejahteraan sosial melampaui apa yang dihasilkan pasar, karena kebijakan-kebijakan yang dilaksanakan dengan baik dapat menggerakkan perubahan-perubahan ini atau mempercepatnya.

Fitur-fitur pembangunan ekonomi ini juga menjadikan pengambilan keputusan suatu hal yang sulit. Bagian ketiga dari Laporan ini menciptakan suatu kerangka kerja baru bagi tiga perdebatan kebijakan penting, yang menggunakan suatu prinsip yang berasal dari dua bagian pertamanya: supaya negara-negara berkembang merealisasikan manfaat-manfaat dari produksi yang terkonsentrasi spasial dan dari konvergensi dalam konsumsi, pembangunan difasilitasi paling baik oleh integrasi ekonomi. Dengan menggunakan ketiga dimensi—kepadatan, jarak, dan penyekatan—yang dijelaskan di bagian pertama, dan (mal)fungsi dari pasar-pasar yang penting pada masing-masing skala spasial—tanah, tenaga kerja, dan input-input menengah—dianalisis di bagian kedua, bab-bab di bagian ketiga menyediakan kerangka kerja yang sederhana dan mengilustrasikan cara kerjanya melalui pengalaman kebijakan di dunia nyata. Pada masing-masing skala geografi, aturan responsnya adalah sama—*satu instrumen per dimensi*. Berikut ini adalah sebuah rangkuman yang sepertinya terlalu disederhanakan, menggunakan contoh-contoh hanya dari skala lokal (Bab 7):

- Untuk masalah-masalah satu dimensi, respons yang dikalibrasikan adalah kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial. Di daerah-daerah yang baru saja mengalami urbanisasi, sasaran kebijakannya harus untuk memfasilitasi *kepadatan* yang meningkat, dan para pembuat kebijakan harus memberikan perhatian khusus pada *institusi-institusi* untuk meningkatkan fungsi dari pasar-pasar tanah (desa dan kota).
- Untuk masalah-masalah dua dimensi, responsnya harus menyertakan

kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial dan juga yang konektif. Sebagai contoh, di berbagai daerah dari suatu negara yang mengalami urbanisasi yang sangat pesat, masalah-masalah kebijakan tidaklah hanya untuk memfasilitasi kenaikan dalam *kepadatan*, tetapi juga untuk mengurangi masalah *jarak* yang diakibatkan oleh kemacetan yang makin meningkat. Responsnya mencakup berbagai perbaikan dalam *institusi-institusi* untuk memfasilitasi kepadatan yang meningkat seperti yang baru diuraikan—dan berbagai investasi dalam *infrastruktur* untuk menangani masalah jarak ekonomi yang semakin besar.

- Untuk masalah-masalah tiga dimensi, responsnya harus mencakup kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial, konektif, dan juga yang bersasaran. Misalnya di daerah-daerah yang sangat urban di suatu negara, masalah-masalah *kepadatan* dan *jarak* ditambah dengan *penyekatan-penyekatan* dalam daerah-daerah urban, paling tampak di antara bagian-bagian yang dihuni secara resmi dari metropolis dan daerah kumuh, di mana pasar-pasar tanah menggunakan kesepakatan-kesepakatan yang informal. Respons kebijakan yang efektif mencakup *institusi*, *infrastruktur*, dan *intervensi*.

Di tingkat nasional, respons kebijakan yang disusun dengan cara yang sama dapat membantu mengintegrasikan daerah-daerah yang tertinggal dan daerah-daerah yang maju (Bab 8), dan di tingkat internasional, ini dapat membantu mengintegrasikan negara-negara miskin dengan pasar-pasar dunia (Bab 9).

Pada ketiga skala geografis, perdebatan-perdebatan kebijakan memiliki satu kesamaan: saat ini, mereka dimulai dan diakhiri dengan diskusi-diskusi mengenai berbagai intervensi yang bersasaran secara spasial. Laporan ini mengupayakan penyeimbangan kembali perdebatan-perdebatan ini untuk memasukkan seluruh elemen dari suatu pendekatan yang berhasil untuk integrasi spasial—institusi, infrastruktur, dan insentif.

Laporan ini menggunakan suatu perspektif jangka panjang, yang merunut berbagai perbedaan spasial dalam perekonomian-perekonomian yang maju saat ini saat mereka memiliki tingkat pendapatan yang dapat dibandingkan dengan tingkat pendapatan dari negara-negara berpendapatan rendah dan menengah saat ini. Laporan ini juga mendokumentasikan, secara sistematis, hubungan antara disparitas spasial dan pembangunan untuk sejumlah besar negara. Dalam kesimpulan-kesimpulannya, Laporan ini membuat perbedaan yang lebih tajam antara disparitas spasial dalam produksi ekonomi dan dalam kesejahteraan. Laporan ini juga merekomendasikan penggunaan penyewaan aglomerasi dalam daerah-daerah yang memimpin untuk mendorong kesejahteraan sosial di daerah-daerah yang tertinggal—dan kecuali dalam situasi-situasi khusus, bukan untuk mendorong produksi ekonomi keluar dari tempat-tempat tersebut.

- Pada skala spasial lokal, sasaran kebijakannya haruslah untuk meningkatkan kualitas urbanisasi, untuk memaksimalkan dampak-dampak pertumbuhannya. Bab 7 membahas bagaimana prioritas-prioritas dari para pembuat kebijakan harus berubah seiring

KOTAK 0.4. Wawasan segar dari geografi ekonomi: konsentrasi, konvergensi, dan integrasi

Selama dua dekade terakhir, analisis yang baru telah mengubah cara kita berpikir mengenai lokasi produksi, perdagangan, dan pembangunan. Analisis tersebut dibangun berdasarkan dua elemen. Pertama, pasar-pasar yang besar adalah menarik secara tidak proporsional bagi perusahaan-perusahaan yang melakukan produksi dengan skala ekonomi. Perusahaan-perusahaan dengan pasar lokal yang lebih besar memiliki lebih banyak penjualan yang, dengan skala ekonomi, dapat berarti biaya per unit yang lebih rendah dan lebih banyak keuntungan, yang mendorong perusahaan-perusahaan yang telah ada untuk berekspansi dan menarik perusahaan-perusahaan yang baru. Kedua, pasar-pasar yang besar adalah besar, sebagian karena ada banyak perusahaan dan konsumen yang berada di sana. Akses pasar dan mobilitas menciptakan suatu hubungan sebab akibat yang melingkar dan kumulatif. Pasar yang besar menarik bagi berbagai perusahaan dan tenaga kerja—dan permintaan untuk input-input menengah dari perusahaan-perusahaan dan permintaan barang jadi dari para pekerja bahkan menjadikan pasarnya lebih besar lagi, yang menarik bagi berbagai perusahaan dan tenaga kerja, dan seterusnya.

Hal ini merupakan kabar baik sekaligus kabar buruk untuk tempat-tempat dengan kondisi-kondisi awal yang miskin. Ini baik, karena ini berarti bahwa lokasi perusahaan tidak dibatasi oleh alam, seperti yang dinyatakan teori-teori yang dilandaskan pada keunggulan komparatif, sehingga kita memercayainya. Tempat-tempat dengan dukungan minim dapat memelihara konsentrasi aktivitas. Ini merupakan kabar baik, karena siklus dari akses pasar dan mobilitas menciptakan kekokohan. Ketika suatu tempat telah cukup maju, sulit bagi kawasan-kawasan yang tertinggal untuk mengējarnya. Sementara aglomerasi meningkatkan biaya tenaga kerja, perusahaan-perusahaan tidak berpindah ke daerah-daerah dengan upah yang rendah, karena ini akan berarti mereka harus mengabaikan keuntungan dari dekatnya mereka ke para pemasok dan konsumen.

Konsentrasi adalah aturannya. Kekuatan aglomerasi yang diciptakan oleh

akses pasar dan mobilitas bergantung pada biaya-biaya transportasi, tetapi hubungannya tidak linear. Ketika biaya-biaya ini tinggi, perusahaan-perusahaan menghindari pengiriman output untuk jarak-jarak yang jauh dengan menyebarkan produksi mereka ke luar. Lokasi perusahaan, dengan demikian, sangatlah ditentukan oleh akses lokal ke permintaan yang mobilitasnya tidak tinggi, misalnya dari pertanian dan pertambangan. Untuk nilai-nilai menengah dari biaya-biaya perdagangan, untuk memasok pasar-pasar dari jauh semakin memungkinkan, serta tempat-tempat yang mendapatkan keuntungan dalam ukuran pasar dibangun di atasnya dan mendapatkan lebih dibandingkan tempat-tempat lain. Ketika biaya-biaya perdagangan turun ke tingkat yang rendah, pengaruhnya sedikit saat seseorang menjual dan membeli secara lokal. Lokasi perusahaan juga sangat ditentukan oleh biaya lokal dari fitur-fitur yang mobilitasnya tidak tinggi, termasuk biaya tanah dan rumah, juga oleh kemampuan untuk memiliki interaksi-interaksi langsung atau untuk menemukan tandingan yang sesuai dalam pasar tenaga kerja yang terspesialisasi. Jadi saat biaya-biaya perdagangan turun cukup besar, beberapa aktivitas akan disebarkan sebagai respons terhadap perbedaan biaya, dan yang lainnya akan tetap terkonsentrasi.

Konvergensi adalah sasarannya.

Kekuatan-kekuatan dari akses pasar dan mobilitas memiliki dampak bagi cara kita berpikir mengenai konvergensi. Pandangan tentang pembangunan sebagai sesuatu yang mulus dan linier kini mulai tergantikan oleh sebuah proses nonlinier dan tidak mulus. Sewaktu suatu negara bertumbuh, para produsen yang baru bertempat semakin dekat dengan produksi yang telah ada, yang kemudian memperlebar perbedaan-perbedaan produksi antara tempat-tempat yang tertinggal dan yang maju. Ketika kesenjangan upah menjadi lebar, industri-industri pun mulai menyebar ke tempat-tempat di mana upah masih rendah. Namun ini tidak menghasilkan pembangunan yang stabil di semua tempat. Bahkan, pembangunan terjadi dalam gelombang-gelombang, di

mana beberapa daerah atau negara ditarik secara berurutan keluar dari kemiskinan dan ditarik secara sangat cepat melalui proses pembangunan. Dalam dunia neoklasik, kondisi tertinggal dapat merupakan suatu keuntungan—tempat-tempat yang tertinggal jauh dapat mengejar dengan lebih cepat. Namun dengan adanya ekonomi aglomerasi, semakin jauh suatu daerah, negara, atau kawasan mengalami ketertinggalan, akan semakin sulit untuk mengejar. Apa yang harus dilakukan oleh tempat-tempat yang tertinggal?

Integrasi adalah jawabannya.

Karena baik biaya-biaya perdagangan yang tinggi maupun rendah dapat mendorong produksi untuk menyebar ke luar, berbagai daerah, negara atau kawasan yang tertinggal pada prinsipnya dapat beralih baik ke substitusi impor maupun ke industrialisasi berorientasi ekspor. Tetapi substitusi impor menjadi semakin tidak mudah dilakukan sebagai suatu strategi pembangunan seiring berlalunya waktu. Mengapa? Karena ini membatasi akses luar terhadap permintaan lokal yang mobilitasnya sangat rendah, sementara industrialisasi berorientasi ekspor mengurangi biaya pembelian barang-barang menengah asing untuk proses dan ekspor. Bagian agrikultur yang menurun dan kecenderungan dari produk dan layanan untuk beraglomerasi telah mengurangi bagian permintaan di tempat-tempat yang tertinggal. Dan fragmentasi produksi telah menjadikan akses untuk input-input menengah lebih penting. Keduanya menjadikan strategi-strategi yang berdasarkan pembatasan permintaan lokal yang mobilitasnya sangat rendah menjadi sia-sia. Pengamatan bahwa beberapa negara atau provinsi yang maju diindustrialisasikan sementara sedang ditutup untuk perdagangan tidak banyak membantu untuk daerah-daerah, negara-negara, atau kawasan-kawasan yang tertinggal saat ini. Jumlah mereka yang tertinggal relatif kecil dibandingkan ekonomi dunia sehingga isolasi tidak lagi merupakan pilihan yang masuk akal.

dengan kemajuan urbanisasi. Bab ini memberikan perhatian khusus pada *penggunaan tanah*, di mana terdapat potensi terbesar untuk malfungsi pasar.

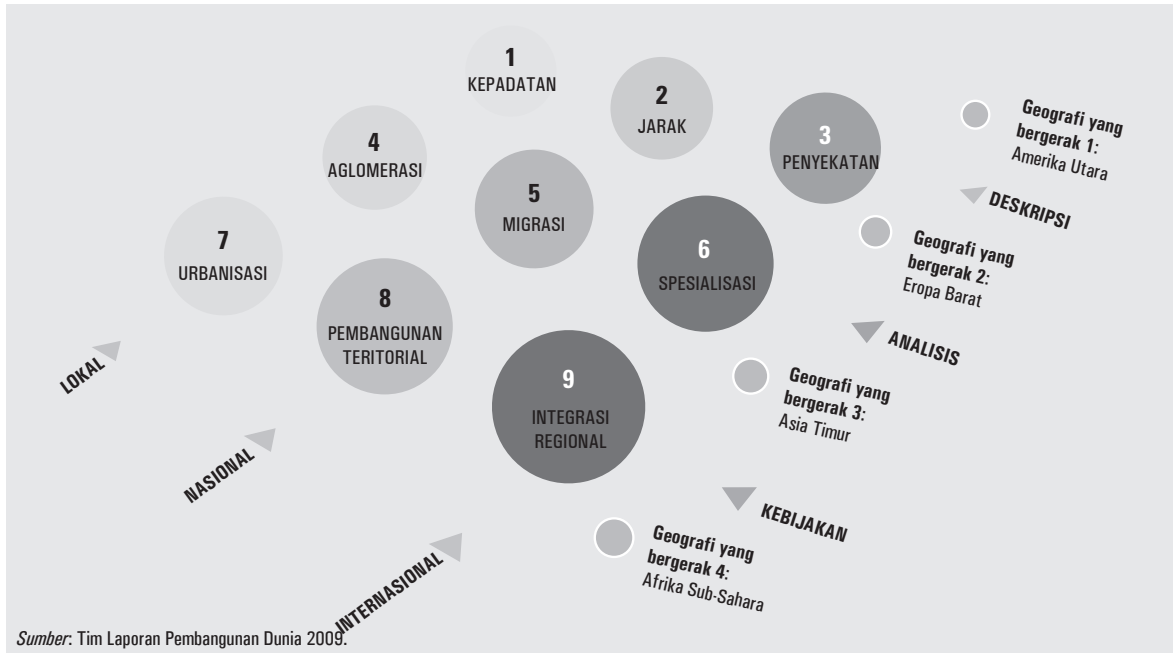
- Pada skala spasial nasional, sasaran kebijakannya haruslah untuk meningkatkan akses pasar dari para pekerja dan pengusaha, khususnya di dunia di mana jarak yang makin mengecil telah mengubah makna pasar, dari lokal menjadi global. Dengan mendiskusikan bagaimana para pembuat kebijakan dapat merekonsiliasikan sasaran politis dari persatuan negara dengan konsentrasi ekonomi, Bab 8 memberikan perhatian khusus pada *mobilitas tenaga kerja*, yang baginya terdapat potensi terbesar untuk malfungsi pasar.
- Pada skala spasial internasional, sasaran kebijakannya haruslah untuk meningkatkan konvergensi dalam standar hidup di dunia di mana penyekatan-penyekatan merintang perindahan tenaga kerja dan modal. Dengan mendiskusikan bagaimana negara-negara berkembang dapat memperoleh akses ke pasar-pasar dunia, Bab 9 menekankan spesialisasi dan perdagangan intraindustri, sebagai tambahan terhadap mengeksploitasi keuntungan komparatif berdasarkan dukungan alamiah. Ini memberikan perhatian pada perdagangan *produk-produk menengah*, yang sangat sensitif terhadap biaya-biaya transportasi.

Laporan ini dibuat berdasarkan pengalaman maupun analisis untuk membatasi penyelidikan dalam suatu area kebijakan yang sama luasnya dan sulitnya dengan pembangunan itu sendiri, dan harus bermanfaat bagi banyak pembaca. Akan tetapi, Laporan

ini disusun sedemikian hingga mudah dipahami oleh para pembaca yang tertarik hanya pada aspek-aspek tertentu dari penyelidikan ini:

- Laporan memiliki bagian-bagian yang deskriptif, analitis, serta preskriptif dan meningkat secara bertahap dari positif menuju normatif. Masing-masing bagian merupakan bagian dari sebuah penyelidikan yang terintegrasi, tetapi masing-masing dapat dibaca secara terpisah. Para pembuat kebijakan yang dibatasi oleh waktu dapat membaca bagian gambaran umum dan tiga bab tentang kebijakan di bagian ketiga saja. Para pelajar yang tertarik dengan transformasi spasial dunia dapat membaca tiga bab dari bagian satu saja, yang memberikan padangan tiga dimensi dari pembangunan ekonomi.
- Laporan ini secara meningkat memperluas skala spasial untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan kebijakan yang dimunculkan oleh geografi ekonomi, dari lokal ke nasional ke internasional, untuk kepentingan para pembaca yang terspesialisasi. Para pembaca yang tertarik hanya pada perdebatan kebijakan mengenai urbanisasi di negara-negara berkembang dapat membaca tiga bab mengenai kepadatan—Bab 1, 4, dan 7 saja. Mereka yang sangat tertarik pada pembahasan kebijakan mengenai pembangunan teritorial dan perbedaan geografis antarnegara dapat membaca Bab 2, 5, dan 8—mengenai jarak. Para pembaca yang tertarik pada integrasi regional dapat membaca hanya Bab 3, 6, dan 9, mengenai penyekatan.
- Bab 1 sampai 9 membagi-bagi masalah pembangunan ekonomi ke

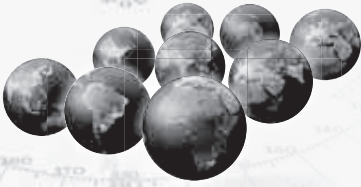
Figur 0.1 Panduan untuk pembaca



dalam bagian-bagian yang mudah untuk dicerna, yang masing-masing memiliki suatu fungsi pedagogis. Argumen-argumen dalam Laporan ini semakin dijelaskan dengan empat catatan mengenai “Geografi yang Bergerak,” yang menghubungkan komponen-komponen yang berbeda dengan menyoroti pengalaman-pengalaman dari Amerika Utara, Eropa Barat, Asia Timur, dan Afrika Sub-Sahara. Para pembaca yang tertarik dengan berbagai tantangan

yang diberikan oleh geografi pada pembangunan—dan beberapa petunjuk bagaimana geografi dibentuk ulang—dapat membaca catatan-catatan dari berbagai bagian dunia ini.

Figur 0.1 menunjukkan bagaimana Laporan ini dapat dibaca secara horizontal (fakta-fakta, kekuatan-kekuatan, dan kebijakan-kebijakan) atau secara vertikal, menurut minat kebijakan dari pembaca.



Mengatasi Jarak di Amerika Utara

Ketika orang Eropa mulai menjajah daerah-daerah di luar garis pantai mereka, prospek untuk kemajuan ekonomi di Amerika Utara terasa masih jauh. Selama Perang Tujuh Tahun pada tahun 1756–1763, saat Prancis dan Inggris memperebutkan Kanada, Voltaire bertanya-tanya mengapa mereka perlu bertarung demi “beberapa petak salju”. Mereka seharusnya lebih tertarik pada potensi ekonomi di Karibia yang memiliki iklim dan lahan yang baik untuk menanam tebu, dan itulah yang terjadi. Oleh Belanda, Manhattan ditukar dengan tanah di sekitar Suriname. Namun seiring berlalunya waktu, beberapa petak salju dan dataran bebatuan di Plymouth (Massachusetts) itulah yang melahirkan “pembalikan keberuntungan” antara daerah timur laut Amerika yang dingin dan daerah selatannya yang lebih hangat.¹

Untuk memahami bagaimana pembalikan ini terjadi, kita perlu mengerti bagaimana Amerika Utara berhasil mengelola pertumbuhan tingkat kepadatan penduduknya, jarak yang luas pada benua tersebut, dan jurang-jurang yang lebar antara budak dengan majikan, antara pribumi dengan penjajah, antara Prancis dengan Inggris—pendek kata, kita perlu memahami bagaimana geografi ekonomi di Amerika Utara telah dibentuk kembali.

Ukuran dan dominasi perekonomian Amerika

Ukuran merupakan ciri khas utama dari geografi ekonomi Amerika Serikat (AS).² Pada tahun 1800, lahan seluas 865.000 mil persegi yang diberikan kepada bangsa yang baru terbentuk berdasarkan Perjanjian Versailles (1783) telah dihuni 5,3 juta jiwa. Pada tahun 1900, lahan tambahan yang diperoleh dari pembelian lepas, hasil rampasan perang, ataupun

perjanjian telah menambah luas lahan tersebut sebanyak lebih dari 2 juta mil persegi. Pada saat ini Amerika Serikat memiliki penduduk lebih dari 300 juta jiwa dan lahan seluas 3,5 juta mil persegi. Sejak tahun 1790 kepadatan penduduk di negara tersebut telah meningkat hampir 18 kali lipat.

Tantangan dalam mendistribusikan populasi dan produksi di lahan yang begitu luas ini sangatlah besar. Baik penduduk maupun lahan produktif telah bergerak menuju ke barat dan selatan. Pada tahun 1800, populasi tersebut berpusat di Maryland yang berada di

Peta G1.1 Pusat geografis dari titik berat populasi AS bergeser 1.371 kilometer antara tahun 1790 dan 2000



Sumber: Geography Division, U.S. Census Bureau.

daerah pesisir timur (lihat Peta G1.1). Pada tahun 1900, pusat populasi ini telah bergeser ke Indiana. Selama abad ke-20, pusat ini bergeser lagi ke arah barat daya dan berakhir di Missouri pada tahun 2000. Saat ini, populasi Amerika kebanyakan berada di kedua pesisir pantainya. Penduduk Amerika terpisah pada jarak fisik yang sangat jauh, tak ubahnya seperti dulu.

Bagaimana Amerika mengatasi jarak fisik yang demikian jauh? Awalnya, mekanisme institusional yang mengalokasikan tanah dan menjamin hak kepemilikan adalah hal yang paling penting. Konstitusi dan *Northwest Ordinance* (1787) memberikan mekanisme prosedural dalam mengubah daerah-daerah yang belum dihuni menjadi negara-negara bagian. Lahan publik diberikan melalui penjualan kepada perorangan dan hibah langsung. Diperlukan wewenang tinggi dalam menentukan penggunaan lahan yang paling tepat, terutama saat diperlukan lahan untuk jalur kereta api. Jalur kereta api trans-benua diselesaikan pada tahun 1864. Saat diperlukan, populasi pribumi dipindahkan secara paksa oleh Tentara AS. Pemerintahan negara bagian dan juga lokal mendorong penduduk Amerika untuk berpindah dengan cara menawarkan mereka lahan, membangun kanal-kanal, serta menyediakan sekolah-sekolah, jalan, dan fasilitas umum lainnya. Pemerintahan lokal ini bersaing satu sama lain, menawarkan insentif pajak dan lainnya untuk menarik perhatian orang-orang dan perusahaan-perusahaan.

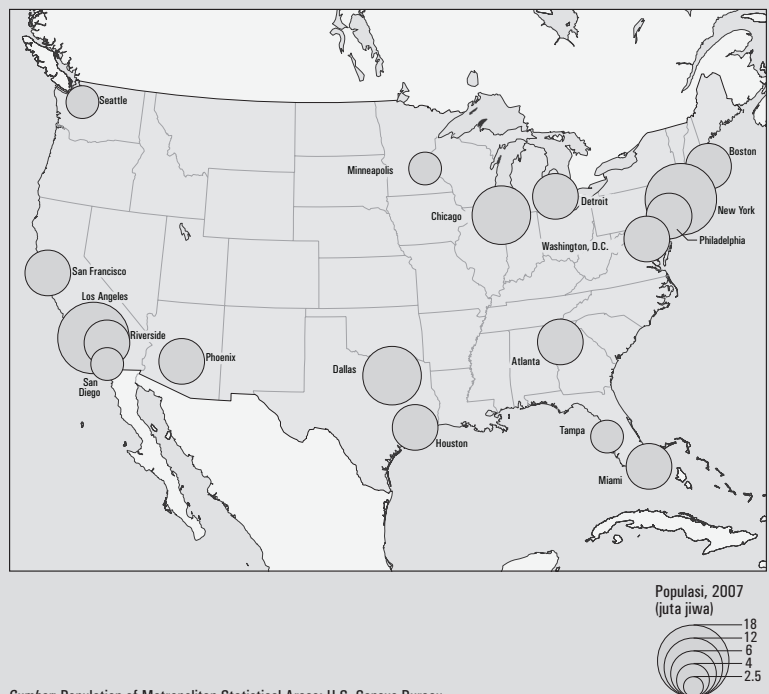
Orang-orang dan perusahaan-perusahaan juga didorong untuk berpindah dengan adanya klausul perdagangan dalam Undang-Undang AS yang melarang pemerintah negara bagian untuk menerapkan pengendalian perdagangan antarnegara bagian secara eksplisit. Dengan demikian, struktur institusional mengizinkan penduduk (kecuali para budak), modal, dan barang bergerak secara bebas dengan disertai hak-hak kepemilikan, sehingga pergerakan dapat terjadi tanpa menimbulkan kerugian ekonomis.

Di dalam lingkungan kebijakan ini, “revolusi transportasi” pada abad ke-19 dan pertumbuhan tingkat kepadatan penduduk telah memungkinkan terjadinya perubahan fundamental dalam struktur perekonomian Amerika.

Gabungan antara penggunaan kereta api, kanal-kanal, dan kapal uap, mengurangi biaya transportasi jarak menengah dan jarak jauh secara drastis jika dibandingkan dengan biaya transportasi dengan menggunakan kereta (kuda) saja.³ Negara tersebut menjadi semakin maju dan padat, sementara struktur perekonomian regionalnya menyebar. New England, yang pada tahun 1800 terdiri atas 80 persen pertanian dengan kondisi lahan dan iklim yang buruk, mulai mengembangkan industri manufaktur, sedangkan daerah Midwest mengkhususkan diri dalam bidang makanan. Pada awal abad ke-20, AS telah menjadi negara manufaktur terbesar di seluruh dunia.

Pertumbuhan tingkat kepadatan penduduk serta migrasi penduduk dan perusahaan sebagian besar

Peta G1.2 Kota-kota besar Amerika terletak di kawasan Timur Laut dan pada kedua pesisir pantainya



Sumber: Population of Metropolitan Statistical Areas; U.S. Census Bureau.

didorong oleh kekuatan-kekuatan pasar. Kebanyakan permukiman bersikap hati-hati. Jalur kereta api dibangun pada saat (dan pada tempat) yang dianggap dapat menguntungkan para investor itu sendiri dan dapat memudahkan mereka dalam bergerak ke tempat-tempat lain dalam negara tersebut. Kadang kala, permukiman melakukan “lompat kodok,” melewati lahan yang luas untuk mencapai tempat yang lain, seperti halnya kejadian di California setelah ditemukannya emas pada tahun 1849. Namun, hal tersebut hanya mempercepat laju realokasi tenaga kerja di Amerika.

Konvergensi dalam standar hidup

Perang Saudara Amerika memberikan dampak-dampak ekonomi yang berlangsung sangat lama, yang *memecah-belah* negara tersebut. Pendapatan per kapita di daerah Selatan turun drastis setelah Perang Saudara, baik secara mutlak maupun relatif terhadap daerah lain di seluruh negeri. Pada tahun 1900, pendapatan per kapita di Alabama masih setengah dari pendapatan per kapita rata-rata tingkat nasional. Pada tahun 1938 Franklin Roosevelt berkata bahwa daerah Selatan merupakan “masalah ekonomi nomor satu” bagi negara tersebut. Amerika memiliki daerah-daerah yang tertinggal. Namun, pengalaman pada abad ke-20 merupakan salah satu pengalaman di mana terjadi konvergensi yang stabil dari standar-standar hidup.

Di AS, jelas terdapat hubungan negatif yang sangat jelas antara tingkat pendapatan per kapita di suatu negara bagian pada tahun 1900

dengan pertumbuhan pendapatan di negara bagian tersebut selama satu abad berikutnya. Dengan kata lain, negara bagian yang lebih miskin tumbuh lebih cepat daripada negara bagian yang lebih kaya antara tahun 1900 dan 2000. Fenomena ini dikenal sebagai “konvergensi beta.” Penjelasan utama untuk fenomena ini adalah migrasi penduduk. Pada abad ke-20, pola pergerakan yang dominan adalah pergerakan dari negara bagian miskin ke negara bagian yang lebih kaya. Mungkin contoh yang terpenting adalah migrasi orang Amerika keturunan Afrika (Afro Amerika) dari daerah pedesaan di Selatan menuju ke daerah perkotaan di Utara (dan Barat) yang dimulai dari awal Perang Dunia I dan menjadi gelombang besar selama dan setelah Perang Dunia II. Pendapatan bersih setelah pajak di negara-negara bagian seperti Mississippi dan Louisiana sekarang berada di urutan paling rendah, namun sangat mudah untuk membayangkan bahwa keadaan mereka akan jauh lebih buruk tanpa berlangsungnya migrasi ini.

Konvergensi telah dibantu oleh berbagai pengurangan dalam biaya transportasi. Sebagian besar penemuan terpenting dalam bidang transportasi dan komunikasi terjadi di AS. Pada abad ke-20, jaringannya meluas seiring dengan menyebarnya penggunaan pesawat terbang, mobil, dan komunikasi elektronik. Pada saat ini, sebanyak 16 dari 30 bandara tersibuk di dunia terletak di AS, dan terdapat lebih dari 75 mobil untuk setiap 100 orang Amerika.

Penemuan dan penyebaran dari penggunaan mobil menyebabkan kota-kota semakin membesar, melalui

menonjolnya “perataan” kepadatan daerah perkotaan ketika seseorang berpindah dari pusat kota ke pinggiran kota. Ini membantu memperbesar perekonomian-perekonomian aglomerasi, namun juga menimbulkan *pemisahan-pemisahan* sosial. Sistem AS untuk keuangan publik lokal, yang bergantung pada pajak properti lokal untuk membiayai berbagai layanan, dirancang dengan buruk untuk memengaruhi redistribusi pendapatan. Rumah tangga kaya dan kelas menengah dapat menghindari dari pemberian subsidi dengan cara berpindah ke daerah pinggiran yang baru. Jenis ras juga turut berperan—bagian pusat kota didominasi oleh “orang kulit hitam” sedangkan daerah pinggiran didominasi oleh “orang kulit putih.”

Bagaimanapun hasilnya, pertumbuhan di bidang otomotif diuntungkan oleh dikeluarkannya *Federal Highway Act* pada tahun 1956, yang memberi otorisasi pembangunan Eisenhower Interstate System untuk jalan-jalan tol. Dalam suatu pidato yang terkenal, Presiden Eisenhower mengingat kembali bagaimana beliau yang merupakan seorang prajurit muda berpartisipasi dalam konvoi motor trans-benua pertama dari Washington, D.C., menuju San Francisco pada tahun 1919. Perjalanan tersebut memakan waktu 62 hari, mengalami segala jenis penundaan yang mungkin terjadi selama perjalanan seperti ini. Berkat sistem tersebut, saat ini seorang pengemudi dapat menempuh perjalanan sejauh 2.819 mil dalam waktu 2 hari saja. Hasil riset belakangan ini menunjukkan bahwa jaringan jalan raya sepanjang 47.000

mil tersebut telah mengintegrasikan daerah-daerah pedesaan yang awalnya terisolasi ke dalam perekonomian nasional dan membantu pertumbuhan kota metropolitan.

Apa yang telah dihasilkan dari hubungan-hubungan ini terhadap distribusi populasi dan aktivitas perekonomian? Secara bertentangan, seiring pusat gravitasi bergerak menuju ke tengah Amerika Utara, daerah tengah ini—kecuali untuk kota-kota metropolis—telah menjadi kosong. Missouri hanya memiliki 5,5 juta penduduk, lebih dari setengah penduduknya berada di daerah St. Louis. Tersebarinya infrastruktur transportasi tidak otomatis menyebarkan penduduk, namun hal tersebut telah membantu pertumbuhan perekonomian aglomerasi agar dapat terjadi di lebih banyak kota di seluruh negeri. Distribusi populasi pada tahun 2000 terkumpul di kota-kota, di daerah Timur Laut dan pesisir pantai, menghasilkan apa yang dikenal sebagai “konvergensi-sigma,” yaitu penurunan selisih pendapatan di seluruh negara bagian (lihat Peta G1.2). Dengan menggunakan suatu ukuran, penyebaran pendapatan per kapita di seluruh negara bagian pada tahun 2000 telah menurun menjadi hanya sepertiga dari selisih pada tahun 1880.

Kepadatan penduduk yang meningkat, disparitas yang berkurang, penyekatan yang berkepanjangan

Kinerja jangka panjang dari perekonomian AS patut dicontoh. Rata-rata pendapatan per kapita

tumbuh 1,8 persen per tahun selama 180 tahun terakhir, mengakibatkan peningkatan kumulatif dalam standar hidup sebanyak 26 kali lipat. Bersamaan dengan pertumbuhan ini, ketidakesetaraan pendapatan dalam negeri pun turut menurun. Amerika telah menyadari prinsip skala ekonomi—awalnya pada tingkat pabrik, kemudian pada tingkat lokal saat kota-kota mengkhususkan diri dalam bidang manufaktur, dan kemudian pada tingkat metropolis dalam aglomerasi-aglomerasi daerah urban di tempat-tempat seperti Los Angeles dan New York.

Negeri AS masa kini disusun oleh sekumpulan pasar barang dan faktor produksi yang sangat efektif. Faktor lokasi tetap berperan dalam menentukan pendapatan pada jangka pendek, tetapi tidak pada jangka panjang; dan jangka pendek tersebut jauh lebih singkat dibandingkan satu abad yang lalu. Kejutan-kejutan lokal yang dahsyat, seperti Badai Katrina, menciptakan dampak yang lebih kecil terhadap prospek pertumbuhan lokal, dibandingkan sebelumnya. Setelah kapal pengangkut Mariel membawa 125.000 pengungsi Kuba ke Miami pada awal tahun 1980-an, upah regional tidak mengalami dampak yang berarti.

Hasilnya tampak seperti suatu paradoks: upah di Amerika (sebagai pengganti istilah modal manusia) sama dengan di lokasi-lokasi yang lain, sedangkan aktivitas perekonomian sangat jauh berbeda di berbagai tempat. Eropa dipuji banyak pihak karena memiliki ketidakseimbangan *sosial* yang lebih kecil, namun Amerika Utara lebih seimbang dilihat dari segi *keruangan*. Dan Amerika

Utara memiliki distribusi produksi perekonomian yang lebih efisien secara spasial. Alasannya adalah: tenaga kerja yang mobilitasnya tinggi. Setiap tahunnya sekitar 8 juta orang Amerika berpindah ke negara bagian; selama satu dekade, lebih dari seperempat populasinya mengubah negara bagian yang menjadi tempat tinggalnya. Dengan mengatasi jarak dan penyekatan, dan dengan mengizinkan mobilitas bebas yang menyebabkan pembagian populasi dan produksi tidak merata di seluruh negeri, pendapatan per kapita di AS saat ini tinggi dan relatif sama di seluruh negara bagian.

Tantangan yang masih tersisa bagi AS adalah bagaimana menghilangkan penyekatan-penyekatan. Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara (*North American Free Trade Agreement—NAFTA*) merupakan suatu langkah menuju arah ini. Namun itu merupakan langkah yang sederhana. Perhatikanlah integrasi pasar Kanada dan AS. Sebuah studi menemukan bahwa perdagangan antarprovinsi di Kanada jauh lebih besar dibandingkan perdagangan antara Kanada dan AS, jika dikendalikan terhadap jarak dan ukuran perekonomian (produk domestik bruto—PDB) dari mitra dagangnya, dalam hal ini, negara bagian dan provinsi.⁴ Contohnya, dilihat dari ukuran, perdagangan California dengan Ontario seharusnya lebih dari sepuluh kali lipat perdagangan antara Ontario dan British Columbia, tetangga California yang terdekat di Kanada. Faktanya, perdagangan Ontario dengan British Columbia adalah tiga kali lipat perdagangan Ontario

dan California. Bahkan salah satu perbatasan tertipis di dunia pun memiliki pengaruh negatif terhadap perdagangan.

Sepanjang perbatasan utaranya, AS dan Kanada berbagi 3.987 mil. Ini merupakan perbatasan internasional

terluas di dunia yang tidak dijaga.

Situasi yang berbeda terjadi di sepanjang perbatasan selatan dengan Meksiko. Perbatasan ini dijaga—tidak cukup ketat bagi kebanyakan warga negara AS—untuk menghalangi masuknya imigran gelap. Bahkan

ada proposal untuk membangun pagar di perbatasan sepanjang 1.933 mil tersebut. Rintangannya merupakan hambatan bagi terciptanya konvergensi antara negara-negara di benua Amerika Utara.

Kontribusi dari Robert A. Margo.

BAGIAN SATU

MENINJAU PEMBANGUNAN SECARA 3-D



Seiring perekonomian dunia bertumbuh, orang-orang dan produksi semakin terkonsentrasi, seolah-olah ditarik oleh suatu gaya gravitasi dari kota-kota dan tempat-tempat yang makmur. Sebagaimana yang terjadi beberapa dekade lalu di negara-negara berpenghasilan tinggi di masa kini, dorongan kepadatan penduduk di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah dapat meningkatkan rasa ketakberadaan, seiring jarak ekonomis antara daerah-daerah makmur dan daerah-daerah tertinggal semakin melebar. Dan meskipun adanya berbagai kemajuan teknologi dalam transportasi, perjalanan, dan telekomunikasi semakin mempererat komunitas-komunitas yang jauh secara geografis di seluruh dunia dan membuka kesempatan-kesempatan baru untuk melakukan petukaran, pemisahan-pemisahan politik yang lama, yang menghalangi aliran alamiah dari orang-orang, modal, dan barang-barang, tetaplah ada. Bagian pertama dari laporan ini mendefinisikan makna-makna keruangan atau spasial—kepadatan, jarak, dan penyekatan—dan menjelaskan evolusinya dengan pembangunan ekonomi. Bab 1, 2, dan 3 menunjukkan bagaimana topografi ekonomi pada skala lokal, nasional, dan internasional sedang mengalami perubahan serta perbandingan cakupan dan laju perubahan ini dengan pergeseran-pergeseran yang pernah terjadi sebelumnya dalam hal geografi ekonomi dari Amerika Utara, Eropa, dan Jepang. Ulasan yang menyeluruh dari fakta-fakta khusus ini membantu dalam analisis di bagian kedua dan dalam pembahasan kebijakan di bagian ketiga Laporan ini.

Kepadatan



Pada umumnya luput dari radar perhatian dunia; di suatu dataran yang berdebu di Afrika Barat, terletak sebuah kota dengan jumlah penduduk 1,6 juta jiwa. Terbagi oleh Sungai Niger, kedua bagiannya—masing-masing dihuni sekitar 800.000 jiwa—hanya dihubungkan oleh dua jembatan. Hiruk-pikuknya begitu nyata dan menyakkan sampai-sampai setiap pagi, salah satu jembatan ini dikhususkan bagi lalu lintas kedatangan: minibus, sepeda kayuh, sepeda motor, pejalan kaki, dan kadang-kadang mobil pribadi. Di malam hari, ribuan orang meninggalkan pusat kota berduyun-duyun menuju halte-halte minibus. Mobil-mobil van berwarna hijau yang penuh dengan penumpang berlalu-lalang menuju berbagai kawasan perumahan yang berjarak hingga sejauh 20 kilometer. Inilah Bamako, Mali. Warganya menyesaki pusat kota setiap pagi dan meninggalkannya lengang di malam harinya.

Dari waktu ke waktu, Bamako tumbuh semakin besar. Kota ini merupakan salah satu kota dengan tingkat pertumbuhan tercepat di dunia. Pertumbuhan penduduk alaminya dibarengi oleh migrasi dari kawasan pedesaan dan kota-kota lain di Mali. Pada tahun 2008, jumlah penduduknya meningkat 50 persen dibanding sepuluh

tahun yang lalu. Akibatnya, Bamako kini sama besar dengan kota-kota lain seperti Budapest, Dubai, atau Warsawa. Jumlah penduduk Bamako 10 kali lebih banyak daripada penduduk kota terbesar berikutnya di Mali dan mengakomodasi 70 persen industri negeri.¹ Kawasan-kawasan baru—*quartiers*—yang dulunya merupakan desa, terus berkembang ke wilayah kota ke arah selatan, timur, dan barat. Beberapa warga Bamako kini menyingkir ke daerah-daerah pinggiran untuk mencari tanah yang lebih murah dan ketenangan, tetapi mereka tetap tidak bisa tinggal jauh-jauh dari kota sebab di sanalah mereka mencari penghidupan mereka.

Meskipun merupakan kawasan padat industri, Bamako merupakan salah satu kota paling statis di Afrika Barat. Material-material pokok manufakturnya banyak didatangkan lewat perjalanan darat sejauh 1.184 kilometer dari salah satu metropolitan di kawasan tersebut, Abidjan, yang jumlah penduduknya dua kali lipat dari Bamako. Abidjan sendiri tampak kecil bila disandingkan dengan Lagos, di mana aktivitasnya begitu padat sampai-sampai warganya merasa tinggal di dalam ketel masak. Beberapa keluarga menyewa kamar-kamar untuk tidur selama enam jam dan kemudian menyerahkannya kepada keluarga lain

yang lalu menempatnya. Belanja pun tidak perlu pakai jalan: barang-barang diangkut dengan berjalan kaki atau gerobak ke tempat para sopir yang terjebak dalam kemacetan kota Lagos yang tanpa henti. Bagi beberapa orang, seperti para perencana tata kota Lagos di tahun 1980 yang membuat rancangan mereka ketika jumlah penduduk kota itu baru 2,5 juta jiwa, pertumbuhan kota tersebut yang terus berlangsung hingga kini sudah pada taraf yang “tidak terkendali”.² Apakah gerakan yang membuat orang begitu tertarik untuk tinggal di Lagos yang, terlepas dari masalah polusi udara dan kejahatannya, tetap membuat para migran mau mendatangnya?

Jawaban singkatnya: kepadatan ekonomi. Lagos bukanlah kota terpadat di dunia, baik secara ekonomis maupun dalam hal jumlah penduduk. Predikat tersebut secara berturut-turut disandang oleh London dan Mumbai. Meskipun demikian, masa depan ekonomi Nigeria terkait erat dengan pertumbuhan Lagos, sama seperti perekonomian Inggris dan pertumbuhan London. Tak satu pun negara dibangun tanpa pertumbuhan kota-kota yang ada di dalamnya. Seiring dengan semakin kayanya negara, aktivitas perekonomian semakin terpusat atau memadat di berbagai kota kecil, kota besar, dan metropolitan. Transformasi ekonomi geografis ini kelihatan sangat alamiah sehingga—di tingkat agregat impersonal—ia dipandang sebagai sesuatu yang memang demikian adanya. Tetapi, pindah ke tempat-tempat yang padat dengan aktivitas ekonomi merupakan sebuah jalan untuk mentas dari kemiskinan baik bagi mereka yang datang ke sana maupun, akhirnya, bagi mereka yang ditinggalkan. Jane Jacobs, seorang urbanis terkemuka, tidak berpikir tentang Bamako dan Lagos

ketika menulis, “Suatu perekonomian metropolitan, bila berfungsi secara benar, akan mampu mentransformasi banyak orang miskin menjadi masyarakat kelas menengah, banyak orang buta huruf menjadi terampil, banyak orang mentah pengalaman menjadi warga yang kompeten. Kota tidak memikat atau memberikan daya tarik bagi kelas menengah. Kota menciptakannya.”³ Dia pun mungkin akan menambahkan sekarang: seiring pertumbuhan Lagos dan Bamako, kota tersebut akan dipenuhi oleh masyarakat Afrika Barat yang tak kesampaian menjadi kelas menengah.

Bab ini memperkenalkan isu kepadatan, dimensi geografis yang pertama dari pembangunan, yang didefinisikan sebagai massa ekonomi atau output ekonomi yang dihasilkan di suatu unit lahan. Dengan mendasarkan diri pada pengamatan mengenai relasi antara evolusi kepadatan dan pembangunan, bab ini akan mengemukakan fakta tentang bagaimana kepadatan di suatu negara meningkat seiring dengan urbanisasi, pada awalnya secara cepat, dan kemudian secara lebih lambat. Berbagai perubahan ini pada awalnya terkait dengan perbedaan standar hidup antara tempat-tempat yang memiliki kepadatan ekonomi dengan yang tidak mempunyainya. Pada waktu kemudian, perubahan-perubahan tersebut terkait dengan masalah konvergensi. Standar hidup, dengan demikian, pada akhirnya bertemu antara area-area dengan kepadatan yang berbeda, seperti perkotaan dan pedesaan. Bahkan di dalam kota pun, yang dipenuhi oleh wilayah-wilayah kumuh di antara permukiman yang bagus, perbedaannya pelan-pelan menghilang karena pembangunan. Tetapi pertemuan antara dua perbedaan (konvergensi) ini tidak terjadi dengan

sendirinya. Lembaga-lembaga pembuat kebijakan harus mampu mengelola pasar tanah dengan baik, melakukan investasi dalam infrastruktur, serta membuat intervensi yang tepat waktu dan tertangani dengan sempurna.

Temuan-temuan utama:

- ***Konsentrasi aktivitas ekonomi meningkat seiring dengan pembangunan.*** Wilayah atau daerah permukiman yang paling padat di dunia terdapat di negara-negara maju. Tetapi, jalan menuju tingkatan ini, “urbanisasi” di dalam Laporan ini, tidak bersifat linear. Persentase penduduk suatu negara yang bermukim di kota-kota, baik besar maupun kecil, meningkat tajam selama masa transformasi dari perekonomian agraris menjadi industrial, yang biasanya dibarengi dengan perkembangan dari negara dengan pendapatan rendah menjadi menengah. Laju urbanisasi melambat setelah itu, tetapi kepadatan ekonomi terus berlangsung dalam perekonomian pascaindustri sebab sektor jasa menjadi lebih padat daripada industri.
- ***Disparitas kesejahteraan desa-kota dan di dalam kota menyempit seiring dengan pembangunan.*** Pada tahap-tahap awal pembangunan, disparitas geografis dalam hal kesejahteraan tampak besar. Dengan pembangunan, disparitas semacam itu boleh jadi melebar pada awalnya. Jurang perbedaan antara desa dan kota dalam hal pendapatan, kemiskinan, dan standar hidup mulai terjembatani seiring dengan pertumbuhan ekonomi, akses ke berbagai layanan sosial yang lebih cepat, dan pertumbuhan wilayah-wilayah yang sangat dinamis. Gap kesejahteraan dan perumahan di

dalam kota—paling tampak dalam permukiman informal atau daerah kumuh—bertahan lebih lama, dan baru menyempit pada tahap-tahap pembangunan yang berikutnya.

- ***Laju urbanisasi maupun hubungannya dengan pertumbuhan ekonomi bukannya tanpa preseden.***

Negara-negara berkembang saat ini sedang mengalami apa yang pernah dialami oleh negara-negara maju, yakni arus perpindahan masyarakat secara besar-besaran ke kota. Kecepatannya kurang-lebih sama, dan arahnya pun tidak berbeda. Yang berbeda sekarang adalah ukurannya: di negara-negara berkembang jumlah absolut orang yang setiap tahunnya masuk ke kota dan menjadi warganya jauh lebih besar bahkan dibandingkan dengan negara-negara industri baru, seperti Korea Selatan dan Taiwan, Cina. Bab-bab berikutnya dalam laporan ini menyelidiki dampak kebijakan dari persamaan dan perbedaan ini.

Definisi Kepadatan

Kepadatan atau densitas menunjuk pada massa atau agregat ekonomi per unit lahan, atau kepadatan geografis aktivitas ekonomi. Secara gampangnya, kepadatan adalah tingkat output yang diproduksi—dan, karenanya, pendapatan yang diperoleh—per unit lahan. Kepadatan, misalnya, dapat diukur sebagai nilai tambah atau produk domestik bruto (PDB) yang dihasilkan per kilometer persegi lahan. Mengingat bahwa kepadatan yang tinggi membutuhkan konsentrasi tenaga kerja dan modal secara geografis, kepadatan terkait erat dengan pekerjaan dan kepadatan penduduk. Kepadatan merupakan karakteristik yang sangat penting dari perkotaan.

Dunia ekonomi tidak rata

Distribusi aktivitas ekonomi secara geografis, di mana pun dan dalam keadaan apa pun, tidak merata. Tidak peduli seberapa luas skala geografis yang diamati, entah itu negara atau wilayah-wilayah yang lebih kecil seperti provinsi atau kabupaten, hierarki kepadatan akan selalu ada. Di puncak adalah kota utama, dan di dasarnya adalah kawasan pertanian atau pedesaan. Di antara keduanya, terdapat kontinum permukiman dengan tingkat kepadatan yang beragam.

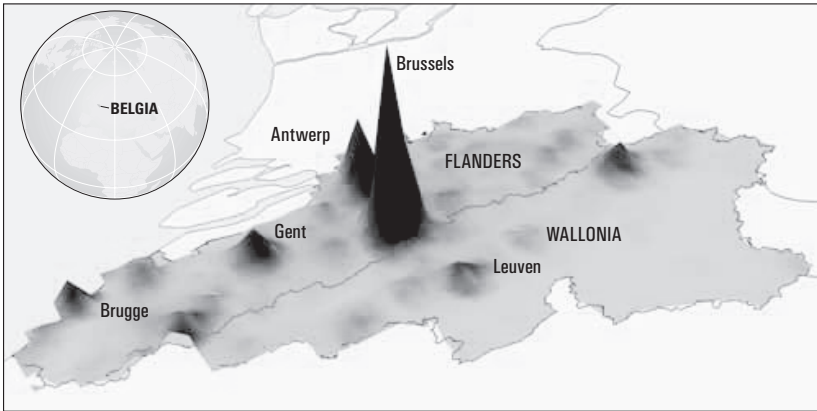
Ketidakmerataan massa ekonomi, atau “benjolan-benjolan” (*bumpiness*), secara geografis cenderung meningkat seiring besarnya lahan atau luasnya wilayah suatu negara. Tetapi, bahkan geografi ekonomi negara-negara kecil pun tidak merata. Luas kota Brussels di Belgia 161 kilometer persegi; 159 kilometer persegi di antaranya digunakan untuk tujuan nonpertanian. Di area yang kecil ini, PDB sebesar €55 miliar dihasilkan oleh sekitar 350.000 pekerja—itu artinya, di setiap kilometer persegi lahan rata-rata terdapat lebih dari 2.000 pekerja yang setiap tahunnya menghasilkan hampir €350 juta barang dan jasa. Brussels tidak hanya mempunyai tingkat kepadatan PDB dan lapangan kerja yang tinggi; kota tersebut juga termasuk memiliki tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Eropa (UE27) sehingga diklasifikasikan sebagai NUTS1 (*Nomenclature of Territorial Units for Statistics*)—kepadatan penduduknya lebih dari 6.000 orang per kilometer persegi, 18 kali rata-rata untuk Belgia.⁴ Untuk perbandingan, kepadatan penduduk London dan Madrid adalah sekitar 5.000 orang per kilometer persegi.

Kepadatan ini jauh berbeda dibandingkan dengan wilayah-wilayah pertanian Belgia. Di wilayah Vlaams

Gewest yang didiami orang Flemish, 6.323 kilometer persegi lahannya digunakan untuk pertanian. Luas tanahnya hampir 40 kali lipat luas tanah Brussels, tetapi tenaga kerjanya hanya sebesar 13 persennya Brussels dan PDB-nya 4,5 persennya saja. Bila dinominalkan ke dalam kepadatan tenaga kerja dan PDB, berturut-turut sebesar tujuh pekerja dan €330.000 per kilometer persegi. Rasio kepadatan output antara Brussels dan Vlaams Gewest adalah 1.000 : 1. Di antara Metropolitan Brussels dan Pedesaan Vlaams Gewest, terdapat wilayah-wilayah lain, masing-masing dengan kepadatan yang berbeda. Kota Antwerp, Brugge, Gent, dan Leuven memiliki output rata-rata sebesar €22 juta dan kepadatan tenaga kerja 342 pekerja per kilometer persegi.⁵

Baik di negara maju maupun di negara berkembang, dengan demikian, lanskap ekonomisnya tidak rata (lihat Peta 1.1). Tetapi, topografi tersebut tidak sama dengan dikotomi kota-desa yang sederhana. Kontinum kepadatan memunculkan suatu portofolio tempat. Di puncaknya adalah kota utama, kota primer, dan kota terbesar sebuah negara. Di bawah kota utama tersebut terdapat suatu spektrum permukiman—kota-kota sekunder, pusat-pusat urban kecil, kota kecil, dan desa. Di beberapa negara, seperti Prancis dan Meksiko, perbedaan ukuran antara dua kota terbesar sungguh fenomenal. Dengan jumlah penduduk sebanyak 10 juta jiwa, Paris sangat jauh berbeda dari kota terbesar kedua di Prancis, Marseilles, yang penduduknya hanya 1,5 juta jiwa. Dan, jumlah penduduk Mexico City yang 22 juta jiwa, empat kali lebih banyak dibanding Gaudalajara, kota terbesar kedua di Meksiko. Sebaliknya, di India dan Amerika Serikat, perbedaan ukuran antara dua kota terbesarnya relatif kecil.

Peta 1.1 Lanskap massa ekonomi tidak rata, bahkan di sebuah negara kecil seperti Belgia



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 dan Group Riset Bank Dunia berdasarkan estimasi-estimasi PDB subnasional 2005. Lihat juga Nordhaus 2006.

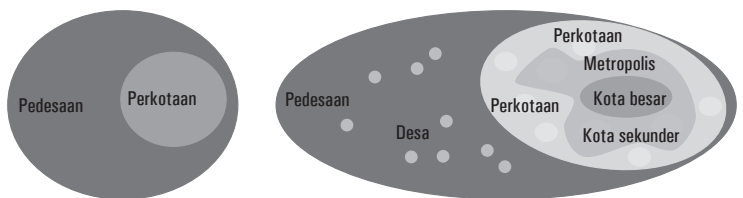
Dengan penduduk lebih dari 22 juta jiwa, Mumbai dan New Delhi memiliki ukuran yang kurang-lebih sama. Los Angeles berpenduduk 18 juta, sementara New York City 22 juta.^{6,7}

Portofolio tempat yang berubah

Walaupun pertumbuhan kota tampak sebagai sesuatu yang kaotis (kacau-balau), pola yang mendasarinya memiliki keteraturan yang menakjubkan (lihat Figur 1.2). Hierarki perkotaan suatu negara dicirikan oleh dua keteraturan yang solid:

- “Aturan peringkat-ukuran”— peringkat sebuah kota di hierarki dan populasinya terkait secara linear.

Figur 1.1 Portofolio tempat berubah dari dikotomi menjadi kontinum

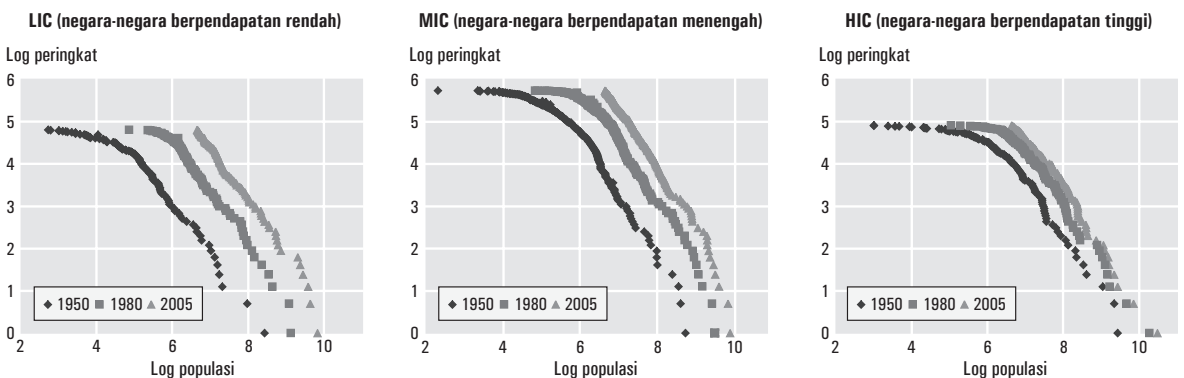


Wilayah ekonomi yang disederhanakan dan representasi yang lebih realistis
 Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

- Hukum Gibraltar— tingkat pertumbuhan penduduk suatu kota cenderung tidak bergantung pada ukurannya.

Menurut sebuah kasus khusus dalam aturan peringkat-ukuran di atas, yang dikenal sebagai hukum Zipf, penduduk suatu kota sama dengan

Figur 1.2 Hampir menjadi sebuah hukum: Distribusi ukuran relatif dari permukiman tetap stabil dari waktu ke waktu



Sumber: Perserikatan Bangsa-Bangsa 2006c.
 Catatan: Setiap poin data merepresentasikan area aglomerasi ukuran penduduk sebanyak 750.000 atau lebih.

KOTAK 1.1. *Dua hukum dan satu aturan: regularitas empiris distribusi ukuran kota suatu negara*

Aturan peringkat-ukuran, yang ditemukan pada tahun 1913, dapat dinyatakan sebagai peringkat atau ranking (r) yang terkait dengan sebuah kota berukuran S bersifat proporsional terhadap S dalam kekuatan negatif tertentu. Kasus khusus di mana kekuatan tersebut sama dengan -1 dikenal sebagai hukum Zipf, disebut demikian menurut nama seorang pakar bahasa, George Zipf. Bukti dari berlakunya aturan peringkat-ukuran ini tidak hanya diperoleh berdasarkan kajian terhadap kota-kota besar dari berbagai negara dengan kelas pendapatan yang berbeda, tetapi juga dari pengalaman masing-masing negara tersebut. Terlepas dari ekspansi besar-besaran ke barat dan selatan kota-kota di AS, aturan tersebut mampu memberikan gambaran yang baik mengenai distribusi ukuran kota-kota di AS selama setiap dasawarsa antara tahun 1790 dan 1950.^a Bahkan, sampai sekarang, aturan peringkat-ukuran ini tetap mampu menggambarkan dengan baik distribusi ukuran kota-kota di AS. Aturan itu masih berlaku meskipun ada bukti bahwa bentuk aturan tersebut telah berubah dari waktu ke waktu, menjadi sedikit lebih datar sehingga distribusi ukuran kota-kota di

AS menjadi lebih merata—dan bahwa aturan tersebut tidak berlaku lagi pada sisi ekstrem dari distribusi ukuran kota di AS, sebuah temuan yang lazim di banyak negara.^b Lebih jauh, aturan peringkat-ukuran juga berlaku untuk negara-negara yang sangat timpang seperti Kazakhstan dan Maroko, membuatnya memiliki universalitas yang mengagumkan (lihat figur di bawah).

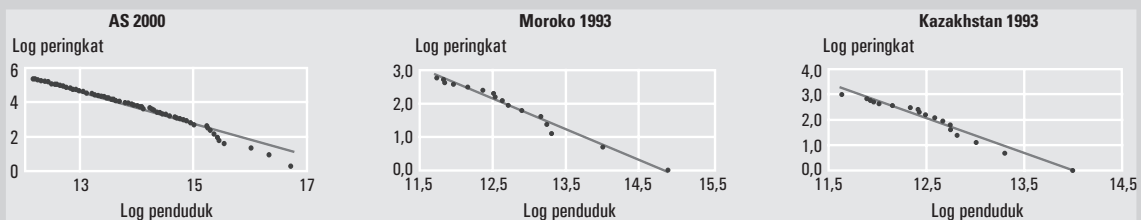
Apakah aturan peringkat-ukuran benar-benar merupakan sebuah aturan yang didasarkan pada struktur teoretis, masih menjadi perdebatan. Hal itu dapat ditunjukkan dengan mengikuti hukum Gibrat, yang mengimplikasikan bahwa kota tumbuh secara paralel.^c Hal ini sejalan dengan tiadanya perbedaan pertumbuhan yang sistematis antara kota-kota. Tetapi, ini tidak mengimplikasikan bahwa kebijakan tidak mampu memengaruhi ukuran dan pertumbuhan ekonomi suatu kota. Kota dapat dan memang naik atau turun dalam hierarki perkotaan nasional mereka sebagai akibat dari pilihan kebijakan yang baik dan buruk. Dan bahkan, penyimpangan yang sifatnya temporer dari jalan pertumbuhan yang paralel bisa memiliki dampak jangka panjang yang

penting bagi kesejahteraan warga suatu kota. Mengenai apakah kekuatan dalam aturan peringkat-ukuran setara dengan -1 , sehingga hukum Zipf dapat dipertahankan, banyak peneliti tampaknya sepakat bahwa, secara umum, tidaklah demikian adanya.

Pesan yang sangat gamblang dari aturan peringkat-ukuran adalah bahwa, untuk negara atau wilayah mana pun, kota dengan beragam ukuran bisa ada secara bersama-sama. Negara yang paling maju sekalipun memiliki portofolio permukiman dengan ukuran yang berbeda-beda, mulai dari yang kecil sampai yang besar, bukannya sebuah kota raksasa tunggal atau sekumpulan kota dengan satu ukuran yang sama dan seragam. Aglomerasi adalah upaya menyeimbangkan antara kekuatan-kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Titik keseimbangannya berbeda-beda bergantung pada sektor, aktivitas ekonomi, dan jenis industri.

Sumber: Kontribusi dari Mark Roberts.

a. Madden 1956, dikutip dalam Kim dan Margo 2004. b. Gabaix dan Ioannides 2004, hlm. 14 c. Gabaix dan Ioannides 2003, hlm. 16–17.

Aturan peringkat-ukuran untuk negara-negara yang sangat beragam seperti Amerika Serikat, Kazakhstan, dan Maroko


Sumber: Grafis tentang Amerika Serikat diambil dari Rose (2005). Grafis tentang Kazakhstan dan Maroko didasarkan pada data untuk aglomerasi kota dan perkotaan dari Brakman, Garretson, dan Marrewijk (2001).

penduduk kota terbesar, dibagi peringkat kota yang bersangkutan di dalam hierarki perkotaan negara tersebut (lihat Kotak 1.1).⁸ Sudah sejak tahun 1682, Alexandre Le Maitre mengamati adanya sebuah pola yang sistematis di dalam ukuran kota-kota di Prancis.⁹ Untuk semua kelas negara, distribusi ukuran relatifnya tetap stabil dari waktu ke waktu, bahkan

ketika pendapatan dan penduduknya meningkat (lihat Figur 1.2). Meskipun ada kekhawatiran mengenai “keunggulan perkotaan”, “portofolio tempat” menjadi fitur yang terus ada dan menandai pembangunan ekonomi.

Permukiman dengan ukuran yang berbeda-beda memiliki sifat yang saling melengkapi. Kota-kota metropolitan,

KOTAK 1.2. *Portofolio tempat di Korea Selatan*

Untuk mengilustrasikan portofolio sebagai tempat yang dikembangkan secara baik, kita bisa menengok tujuh permukiman di dalam hierarki perkotaan di Korea Selatan: Seoul, Pusan, Taegu, Ansan, Gumi, Jeongeup, dan Sunchang.

Seoul menjadi puncak dari hierarki. Terletak 50 kilometer dari perbatasan Korea Selatan dengan Republik Demokratik Korea di daerah aliran Sungai Han, kota ini merupakan ibu kota negara dan ditinggali oleh seperempat penduduknya (sekitar 9,76 juta jiwa). Seoul adalah pusat kekuasaan politik dan jantung budaya negeri. Yang juga penting adalah fungsi khususnya sebagai pusat layanan bisnis, keuangan, asuransi, real estat, dan bisnis grosir serta ritel. Secara keseluruhan, sektor jasa menyumbang 60 persen bagi perekonomian setempat. Seoul juga sangat terkenal karena industri penerbitan dan percetakannya, serta desain fesyen dan pakaian berkelasnya, dengan dua industri besar yang menyerap lebih dari separuh angkatan kerja manufaktur kota yang banyaknya 465.000 orang.

Tempat berikutnya dalam hierarki perkotaan diduduki oleh Pusan dan Taegu. Dengan populasi sebanyak 3,7 juta jiwa, Pusan adalah kota terbesar kedua di Korea Selatan. Terletak di sudut tenggara Semenanjung Korea, pelabuhannya, yang merupakan salah satu yang terbesar di dunia, mampu menangani lebih dari 6,5 juta kapal kontainer setiap tahun. Taegu adalah sebuah wilayah metropolitan dengan penduduk 2,5 juta jiwa, yang didominasi oleh manufaktur tekstil dan pakaian jadi serta manufaktur dan perakitan onderdil otomotif. Sejak 1970, Gyeongbu Express telah menghubungkan Pusan ke Seoul melalui Taegu. Sekitar 20 penerbangan setiap hari melayani penumpang antara Seoul dan Taegu, dan sejak tahun 2001, kedua kota tersebut telah dihubungkan oleh kereta api berkecepatan tinggi.

Jauh lebih di bawah di dalam hierarki perkotaan, Ansan dan Gumi adalah dua kota

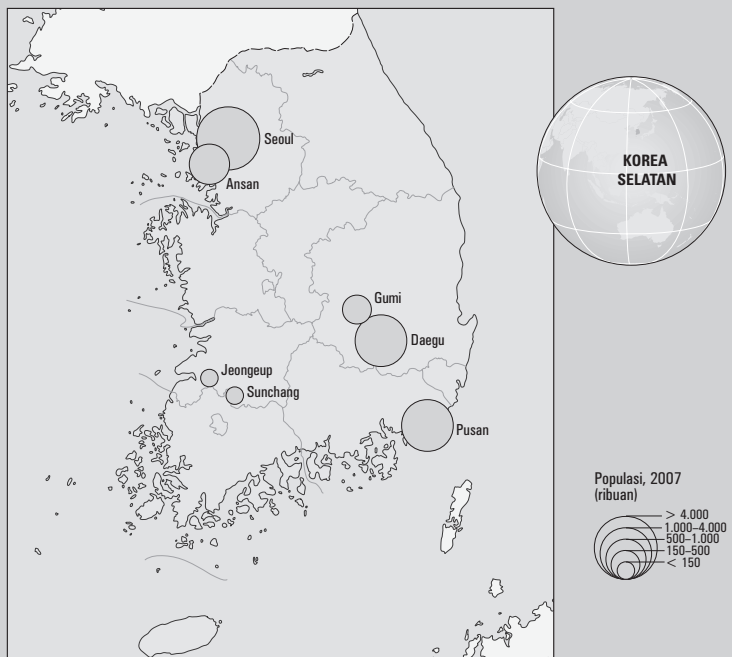
sekunder, dengan penduduk berturut-turut sebanyak sekitar 679.000 dan 375.000 jiwa. Terletak di provinsi Gyeonggi, Ansan termasuk dalam Daerah Ibu Kota Negara Seoul, sebagai bagian dari wilayah suburban (pinggiran) Seoul. Gumi terletak di provinsi Gyungbok, di tenggara. Seperti kota-kota sekunder lain, Ansan dan Gumi lebih terspesialisasi dalam manufakturnya, khususnya dalam manufaktur standar, daripada kota-kota yang menempati hierarki lebih tinggi. Walaupun kedua kota tersebut merupakan pusat manufaktur, mereka memiliki spesialisasi yang berbeda. Gumi terutama berspesialisasi dalam industri radio, televisi, dan perlengkapan komunikasi, yang secara keseluruhan menyerap lebih dari separuh tenaga kerja manufaktur lokal. Ansan merupakan kawasan khusus untuk industri teknologi tinggi seperti mesin elektrik dan komputer serta mesin perkantoran. Kota ini juga merupakan aglomerasi dari beberapa

industri berat: hampir 14.000 pekerja, atau 14,7 persen dari angkatan kerja manufaktur setempat, bekerja di industri produk logam fabrikasi.

Di posisi terbawah dari hierarki, Jeongeup dan Sunchang, keduanya terletak di Provinsi Jeonbuk, merupakan perpaduan sempurna dari dua wajah, perkotaan dan pedesaan. Maka, meskipun Jeongeup memiliki populasi yang relatif besar (129.050 jiwa), satu dari setiap empat warganya berprofesi sebagai petani. Serupa dengannya, Sunchang adalah sebuah kota pedesaan: setengah dari 32.012 penduduknya adalah petani. Kalau mereka bekerja di sektor manufaktur, operasi mereka adalah entah di industri berbahan dasar tradisional, seperti di Jeongeup, atau dalam manufaktur produk makanan dan minuman, seperti di Sunchang.

Kontribusi dari Park Sam Ock.

Seoul sebagai kepala hierarki permukiman di Korea Selatan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, menggunakan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Nasional Korea Selatan.

kota-kota sekunder, kota-kota pasar, dan desa semuanya terkait dalam rangkaian fungsi komplementer (lihat Kotak 1.2).

Kota utama sering kali, walaupun tidak selalu, merupakan pusat administratif nasional dan pusat kekuasaan politis:

Phnom Penh untuk Kamboja, Yaounde untuk Kamerun, dan Bogotá untuk Kolombia. Kota terbesar di sebuah negara juga cenderung yang paling beragam, baik dalam penyediaan barang dan jasa, dalam hal budaya, maupun dalam kenyamanan-kenyamanan lain. Untuk keragaman budaya, Anda dapat membayangkan Broadway di New York City, Opera House di Sydney, dan Louvre di Paris. Tetapi, bayangkan pula Port of Spain di Trinidad dan Tobago, yang terkenal karena karnaval tahunannya yang mampu menarik banyak wisatawan.

Persis sebagaimana sebuah kota utama atau terbesar menjadi inti dari wilayah metropolitan suatu negara bersama dengan kota-kota di sekitarnya, pusat-pusat perkotaan besar atau berbagai kota sekunder lain berfungsi sebagai titik fokus regional baik bagi perekonomian maupun masyarakat. Sebagai contoh, mereka menjadi pusat sektor finansial setempat, yang melayani wilayah-wilayah di sekitarnya. Düsseldorf, Hamburg, Hannover, dan Munich merupakan pusat perdagangan saham regional, dan juga tempat berpusarnya perusahaan-perusahaan modal ventura lokal.¹⁰ Dallas dan Atlanta muncul sebagai pusat perdagangan dan keuangan regional di Amerika Serikat bagian Selatan, dan keduanya memiliki kantor regional dari Federal Reserve Bank.¹¹ Pusat-pusat kota besar dan kota-kota sekunder juga menjadi pusat politik lokal dan menyediakan fasilitas publik seperti kesehatan, pendidikan, dan kebudayaan secara lengkap. Hyderabad, ibu kota negara bagian Andhra Pradesh, yang memiliki sejumlah universitas, institut teknik yang terkemuka, dan sekolah tinggi kedokteran swasta, merupakan pusat pembelajaran di India selatan.

Kota-kota regional yang besar ini terhubung dengan kota-kota kecil atau pusat perdagangan yang cukup besar. Kawasan Ruhr di Jerman, Randstadt di Belanda, dan jalur Padang-Medan di Sumatera, Indonesia merepresentasikan aliansi kota semacam itu. Kota-kota kecil di dalam kawasan tersebut merupakan pusat kota yang lebih terspesialisasi, biasanya berfokus pada usaha manufaktur dan produksi barang-barang tradisional dan standar. Simbiosis mewarnai hubungan tersebut: persis sebagaimana kota-kota besar membantu melayani kebutuhan kota-kota kecil, yang sebaliknya pun terjadi. Sebagai contoh, kota besar bergantung kepada para komuter (penglaju—*commuter*) di kota kecil untuk memenuhi kebutuhan akan tenaga kerjanya.¹²

Sebagaimana ada hubungan yang saling menguntungkan antara kota besar dan kota kecil, hal yang sama berlaku untuk kota menengah dan kota kecil, dan kota kecil dan daerah pedesaan. Kota kecil merupakan penghubung antara wilayah perkotaan dan wilayah pedesaan. Kota-kota kecil ini berfungsi sebagai pasar bagi produk pertanian dan produk-produk lain pedesaan, sebagai perangsang aktivitas nonpertanian pedesaan, sebagai tempat yang menawarkan kesempatan kerja musiman bagi para petani, dan sebagai fasilitator skala ekonomi dalam layanan pendidikan tingkat akademi dan perawatan kesehatan. Simbiosis kembali menjadi warna utama dalam hubungan tersebut. Kota kecil menggantungkan hidupnya pada aktivitas pertanian di pedesaan, tetapi kemakmuran mereka juga dirasakan hingga ke desa berkat kesempatan kerja nonpertanian yang disediakannya. Para petani di Vietnam secara musiman bermigrasi untuk bekerja di sektor konstruksi di perkotaan,

dan kemudian kembali lagi ke desa untuk menginvestasikan uang yang mereka peroleh di usaha pertanian mereka.¹³ Petani di Makueni, Kenya, menggunakan pendapatan yang mereka peroleh di luar pekerjaan pertanian untuk membangun terasering, menanam pohon, membersihkan semak belukar, membangun rumah, dan menyekolahkan anak-anak mereka. Para petani di kawasan Diourbel yang semigersang di Senegal telah merespons peningkatan permintaan daging masyarakat kota dengan melakukan diversifikasi dari produksi kacang tanah ke usaha peternakan.¹⁴

Mengukur kepadatan

Mengukur produk bruto (*gross product*) pada skala spasial yang relatif kecil, seperti sebuah kabupaten atau kota, bukanlah hal yang gampang. Bahkan untuk negara-negara maju, estimasi output biasanya tersedia hanya untuk wilayah subnasional yang cukup besar (daerah administratif tingkat satu, seperti provinsi atau negara bagian). Di level ini, variasi-variasi penting dalam kepadatan ekonomi kemungkinan terlalu umum. Untungnya, sebagaimana diilustrasikan sebelumnya untuk Belgia, output dan kepadatan penduduk terkait erat. Perkiraan jumlah penduduk dengan akurasi yang terpercaya lebih mudah diperoleh, bahkan untuk tingkat desa atau kota kecil, sebab di sebagian besar negara, sensus penduduk dilaksanakan setiap satu dasawarsa.

Korelasi yang kuat antara kepadatan penduduk dan massa ekonomi ini konsisten dengan fakta bahwa wilayah perkotaan merupakan konglomerasi konsumen dan produsen, pembeli dan penjual, serta perusahaan dan pekerja. Untuk wilayah metropolitan

kebanyakan, gradien (variasi tinggi-rendahnya) kepadatan penduduk untuk jarak dari pusat kota serupa dengan gradien yang sama untuk kepadatan tenaga kerja.¹⁵ Sebagaimana telah diimplikasikan di atas, jarak tinggal penduduk suatu negara di wilayah-wilayah perkotaan terkait erat dengan seberapa “benjol” geografi ekonominya. Kepadatan berubah dari tersebar merata menjadi sangat tidak merata seiring pertumbuhan sebuah negara. Urbanisasi, karenanya, merupakan kata lain dari kecenderungan yang mengarah pada aglomerasi di dalam negara. Persentase kota suatu negara merupakan alat ukur yang baik untuk mengetahui proporsi penduduknya yang tinggal di wilayah-wilayah yang memiliki kepadatan tinggi dan, karenanya, juga untuk mengetahui seberapa variatif “benjolan-benjolan” geografi ekonominya.

Laporan ini mengusulkan pemakaian indeks aglomerasi yang dihitung dengan menggunakan berbagai sistem informasi geografis sebagai sebuah alat ukur kepadatan. Masing-masing negara memiliki pengukuran urbanisasinya sendiri-sendiri sehingga upaya perbandingan dan agregasi menjadi sulit dilakukan. Indeks aglomerasi memungkinkan perbandingan level urbanisasi yang lebih konsisten—atau, bisa saling dipertukarkan, aglomerasi, kepadatan, atau konsentrasi aktivitas ekonomi secara geografis—dari satu negara ke negara lain.

Indeks tersebut akan mengidentifikasi suatu area seluas 1 kilometer persegi sebagai kota, teraglomerasi, atau padat jika memenuhi ketiga syarat berikut:

- Kepadatan penduduknya melampaui sebuah ambang batas (150 per kilometer persegi).

KOTAK 1.3. Menghitung indeks aglomerasi

Perserikatan Bangsa-Bangsa memiliki basis data *World Urbanization Prospects*, yang menyimpan informasi penting. Basis data tersebut menyediakan informasi tentang persentase dan penduduk perkotaan untuk 229 negara mulai dari tahun 1950. Data itu didasarkan pada definisi negara, yang bisa jadi sangat berbeda. Laporan ini mengajukan suatu ukuran aglomerasi baru, yang didasarkan pada definisi yang seragam mengenai apa itu area “kota (urban)” atau yang teraglomerasi, menggunakan teknik yang dipaparkan oleh Chomitz, Buys, De Luca, Thomas, dan Werz-Kanounnikoff (2007) serta diperinci oleh Uchida dan Nelson (2008).

Ini tidak kemudian berarti bahwa data *World Urbanization Prospects* tidak akurat. Interpretasinya yang lebih bagus adalah bahwa mengukur urbanisasi itu sama sulitnya dengan mengukur kemiskinan. Setiap negara memiliki garis dan kriteria kemiskinannya masing-masing, yang digunakan untuk melacak perubahan di dalam tingkat kemiskinan nasional. Tetapi, ukuran ini tidak memungkinkan perbandingan kemiskinan yang terpercaya antara satu negara dengan negara lain, dan juga tidak dapat dipakai untuk menghitung kemiskinan bagi sekelompok negara tertentu. Manfaat dari ukuran kemiskinan yang seragam—seperti mereka yang hidup dengan pendapatan di bawah \$1 atau \$2 AS, yang disesuaikan dengan perbedaan daya beli antarnegara—adalah bahwa ukuran semacam itu memungkinkan dilakukannya perbandingan dan kalkulasi

internasional yang lalu bisa menghasilkan kemiskinan agregat untuk kawasan-kawasan tertentu dan seluruh dunia. Indeks aglomerasi memungkinkan upaya perbandingan dan agregasi yang sama.

Metodologi yang mendasari kalkulasi indeks aglomerasi dapat diringkas sebagai berikut:

- *Menentukan ambang.* Untuk dapat diklasifikasikan sebagai “kota” dengan menggunakan indeks aglomerasi, sebuah wilayah harus memenuhi tiga kriteria yang didasarkan pada (1) jumlah penduduk minimum yang digunakan untuk mendefinisikan sebuah kota besar, (2) kepadatan penduduk minimum, dan (3) waktu tempuh maksimum, lewat jalan darat, ke kota besar.
- *Menentukan lokasi pusat kota besar.* Pemetaan ini dilakukan untuk kota-kota yang memenuhi kriteria jumlah penduduk menggunakan data dari basis data permukiman Global Rural-Urban Mapping Project (GRUMP)^a.
- *Menentukan batas-batas kota besar.* Perbatasan yang mengelilingi pusat sebuah kota besar dihitung berdasarkan waktu tempuh maksimum ke pusat tersebut. Model biaya-jarak digunakan untuk memperkirakan waktu tempuh. Model ini memanfaatkan data sistem geografis mengenai jaringan transportasi, dan permukaan tanah yang diperoleh dari data tutupan lahan.

- *Membuat kisi-kisi kepadatan penduduk.* Kisi-kisi ini dibuat pada resolusi spasial 1 kilometer dengan menggunakan dua sumber data populasi berbasis-kisi-kisi global, GRUMP dan LandScan.^b
- *Mengidentifikasi area.* Mengidentifikasi sel kisi-kisi yang memenuhi ambang ketiga kriteria.
- *Menjumlahkan populasi sel kisi-kisi.* Hasil yang diperoleh analog dengan populasi perkotaan. Proporsi jumlah ini terhadap keseluruhan populasi adalah indeks aglomerasi, proporsi penduduk yang tinggal di daerah dengan tingkat kepadatan tinggi.

Untuk mengalkulasi indeks, Laporan ini menggunakan ambang bawah: 50.000 untuk jumlah penduduk minimal sebuah kota besar, 150 orang per kilometer persegi untuk kepadatan penduduk, dan 60 menit untuk waktu tempuh ke kota terdekat.

Ambang bawah kepadatan dan waktu tempuh tersebut adalah sama dengan yang digunakan oleh Chomitz, Buys, dan Thomas (2005). Ambang bawah kepadatan sama dengan yang dipakai oleh Organisasi untuk Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (Organization for Economic Co-operation and Development—OECD). Ambang 50.000 untuk kota besar ini sesuai baik untuk negara berkembang maupun negara maju. Di banyak negara berkembang, lebih dari 10 persen dari penduduk keseluruhan mereka tinggal di pusat-pusat kota yang memiliki jumlah

- Area itu memiliki akses ke sebuah permukiman yang cukup besar dalam jarak tempuh yang tidak terlalu lama (60 menit lewat jalan darat).
- Permukiman tersebut besar dalam pengertian memenuhi suatu ambang populasi (lebih dari 50.000 warga).

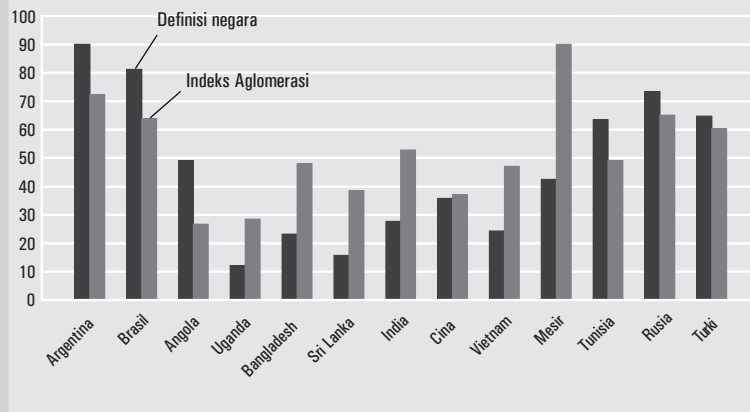
Kotak 1.3 meringkas dasar pemikiran dan metodologi yang mendasari indeks tersebut.

Salah satu keuntungan dari indeks aglomerasi adalah bahwa ia mencakup baik kepadatan maupun jarak lokal ke kepadatan tersebut. Berdasarkan pada kriteria kepadatan populasi dan aksesibilitas ke pasar besar, indeks tersebut juga lebih mampu memberikan definisi ekonomi suatu area yang lebih akurat yang bisa menarik manfaat sekaligus mengulurkan sumbangan bagi perekonomian aglomerasi. Walaupun kepadatan ekonomi merupakan penyebab

KOTAK 1.3. Menghitung indeks aglomerasi (lanjutan)

Indeks aglomerasi yang dapat diperbandingkan secara internasional bisa menghasilkan persentase penduduk kota yang berbeda dari yang dihasilkan oleh berbagai definisi tingkat negara

Persentase kota (%)



Sumber: Chomitz, Buys, dan Thomas 2005; Nelson 2008; Satterthwaite 2008; PBB 2006.

a. Basis data permukiman GRUMP dikembangkan oleh Center for International Earth Science Information Network (CIESIN) di Columbia University (<http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/index.jsp>).

b. LandScan dikembangkan oleh Oak Ridge National Library (<http://www.ornl.gov/sci/landscan/>).

penduduk antara 50.000 dan 200.000. Beberapa contohnya adalah Chili pada 2002, Brasil pada 2000, dan Malaysia pada 2000. Sekitar 17 persen penduduk nasional negara-negara tersebut tinggal di pusat-pusat perkotaan dengan jumlah penduduk 50.000–200.000 orang. Pada tahun 2001, 20 persen dari masyarakat India tinggal di kota-kota sebesar ini.

Menurut basis data *World Urbanization Prospects*, bagian penduduk yang tinggal di wilayah perkotaan di seluruh dunia pada tahun 2000 adalah 47 persen. Menggunakan kriteria kita di atas, rasionya adalah 52 persen, tetapi dengan menggunakan angka 100.000 sebagai batas minimal ukuran kota, ada 44 persen menurut indeks aglomerasi. Tetapi, perkiraan tingkat negara bisa jadi lebih berbeda (figur di samping).

dan konsekuensi dari perekonomian aglomerasi, aksesibilitas ke massa ekonomi dari bagian-bagian luar kota ini memudahkan eksploitasi manfaat karena faktor kedekatan semacam itu. Ini terutama berlaku di sektor jasa yang sering kali membutuhkan interaksi tatap muka. Dengan mengurangi kebutuhan alokasi lahan berharga bagi fungsi tempat tinggal di dalam dan di dekat pusat-pusat kota, infrastruktur transportasi memfasilitasi kepadatan ekonomi.

Pergi ke tempat kerja dengan mobil atau transportasi publik berkecepatan tinggi merupakan sebuah kemewahan para komuter (penglaju) di negara maju yang juga tidak selalu bisa dirasakan oleh rekan-rekan mereka di negara berkembang. Untuk jarak geografis tertentu, karenanya, aksesibilitas ke kota cenderung lebih rendah di negara-negara berkembang karena keharusan untuk bergantung pada berbagai moda

transportasi alternatif yang menyita waktu, seperti berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi publik yang tidak efisien yang beroperasi di jalan berkualitas buruk. Di Mumbai, India, 44 persen orang berjalan kaki untuk pergi ke tempat kerja,¹⁶ dan di Hefei City, Cina, lebih dari 70 persen entah berjalan kaki atau bersepeda.¹⁷

Variasi-variasi dalam aksesibilitas semacam itu menentukan bentuk dan rupa sebuah kota. Bila kebanyakan orang berjalan untuk pergi bekerja, kota cenderung bersifat monosentris dan memiliki tingkat kepadatan yang sangat tinggi di pusatnya. Di Mumbai, setengah dari semua komuter berjalan tak sampai 2 kilometer, mengimplikasikan bahwa mereka tinggal di dekat tempat kerja mereka. Serupa dengannya, untuk meraih keuntungan dari aglomerasi di distrik-distrik industri, para pekerja di Inggris abad ke-19 harus tinggal

di dekat tempat kerja mereka. Pusat-pusat kota industri sangat padat, dan perumahan yang berdesak-desakan merupakan pemandangan biasa. Baru setelah trem listrik diperkenalkan, keadaan ini berubah.

Dalam menentukan aksesibilitas, dan karenanya juga bentuk dan rupa kota, fitur geografis fisik pun memainkan peran penting. Manhattan Island di New York City sulit untuk dijangkau, semata-mata karena geografinya, sehingga kota itu dibangun dengan bangunan-bangunan pencakar langit dan memiliki struktur monosentris yang klasik, dengan separuh dari tenaga kerjanya tinggal dalam radius tiga mil dari Wall Street. Sebaliknya, di Los Angeles, orang harus memperluas pencariannya hingga radius 11 mil dari pusat kota untuk mendapatkan pilihan pekerjaan dalam jumlah yang memadai.¹⁸ Implikasinya: kepadatan ekonomi di New York City adalah \$1,44 miliar produk bruto per kilometer persegi, sementara di Los Angeles hanya \$0,49 miliar.¹⁹

Di Inggris, Stevenage, Basildon, dan Crawley merupakan kota-kota komuter yang menyangga London. Hampir 11 persen dari PDB London dihasilkan oleh para komuter dari wilayah-wilayah pinggiran (suburban).²⁰ Serupa dengannya, di Amerika Serikat, para pekerja dalam jumlah yang besar setiap harinya pergi-pulang kerja ke Washington, D.C. dari negara-negara bagian di sekitarnya, seperti Maryland dan Virginia. Pada 2005, para komuter dari kedua negara bagian ini memberikan kontribusi neto sebesar \$36,4 miliar pada output Washington, D.C. Montgomery County di Maryland—yang bisa dengan mudah dilaju—sendiri menyumbang \$6,4 miliar terhadap produk bruto Washington, D.C.²¹

Keunggulan utama dari indeks aglomerasi adalah sifatnya yang bisa diperbandingkan (komparabilitas) antarnegara. Di sini, indeks tersebut lebih unggul daripada basis data *World Urbanization Prospects* PBB, yang berisi “penduduk yang secara de facto tinggal di wilayah-wilayah yang diklasifikasikan sebagai kota menurut kriteria tiap-tiap area atau negara”.²² Heterogenitas antarnegara dapat membuat perbandingan antara satu negara dan negara lain menyesatkan. Berikut adalah beberapa contohnya:

- *India*. Dengan kriteria wilayah perkotaan sebagaimana dipakai oleh Zambia atau Arab Saudi, yang mendefinisikan kota sebagai permukiman yang dihuni 5.000 orang atau lebih, persentase penduduk India yang tinggal di wilayah kota pada 1991 adalah sebesar 39 persen padahal angka resminya sebesar 26 persen. Ini dikarenakan 113 juta warga yang tinggal di 13.376 desa akan diklasifikasi ulang sebagai warga perkotaan.
- *Meksiko*. Berdasarkan kriteria resmi Meksiko yang menyatakan bahwa permukiman dengan jumlah penduduk 2.500 jiwa atau lebih sebagai kota, persentase kota negara tersebut pada tahun 2004 adalah 74,4 persen. Tetapi, jika ambang populasi didefinisi pada jumlah 15.000 (Nigeria dan Siria, misalnya, menetapkan ambang sebesar 20.000), persentase itu akan turun menjadi 67 persen.
- *Mauritius*. Pada tahun 2000, kurang lebih seperempat penduduk Mauritius tinggal di wilayah dengan jumlah penduduk antara 5.000 dan 20.000 jiwa. Beberapa dari wilayah tersebut merupakan ibu

kota kabupaten, tetapi tidak satu pun di antara mereka diklasifikasikan sebagai perkotaan. Jika demikian, persentase penduduk kota akan lebih dari dua pertiga padahal sesungguhnya kurang dari separuh dari total populasi negara itu.

Di tataran regional, menurut data *World Urbanization Prospects*, Asia Selatan mengandung paradoks bahwa kawasan tersebut merupakan kawasan yang paling lambat mengalami proses menjadi kota (*urbanized*) (27 persen kota) padahal pada saat yang sama, merupakan kawasan yang paling padat penduduknya di dunia. Dengan menggunakan indeks aglomerasi, persentase kota kawasan Asia Selatan pada 2000 adalah sebesar 42 persen, menjadikannya sebagai wilayah yang lebih terurbanisasi daripada Afrika Sub-Sahara maupun Asia Timur dan Pasifik (Figur 1.3). *World Urbanization Prospects* juga memunculkan teka-teki untuk kawasan Amerika Latin dan Karibia. Pada tahun 2000, persentase kota di kawasan ini lebih besar daripada persentase kota Eropa Timur dan Asia Tengah serta hampir sama dengan persentase kota negara-negara anggota OECD. OECD, sementara itu, memiliki rata-rata PDB per kapita hampir enam kali lebih besar daripada rata-rata PDB per kapita negara Amerika Latin. Indeks aglomerasi secara lebih masuk akal menunjukkan bahwa persentase kota kawasan Amerika Latin dan Karibia pada tahun 2000 setara dengan persentase kota Eropa Timur dan Asia Tengah, serta 15 poin persentase lebih rendah daripada persentase kota negara-negara OECD.

Terlepas dari berbagai kelemahan ini, data *World Urbanization Prospects* merupakan satu-satunya informasi yang tersedia untuk perbandingan dari waktu

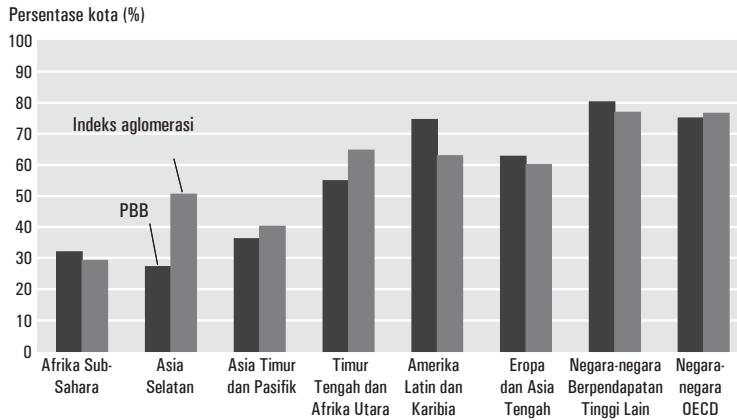
ke waktu. Indeks aglomerasi baru tersedia untuk tahun 2000, sebab data seri-waktu (*time-series data*) tentang jaringan jalan, yang diperlukan untuk memperkirakan waktu tempuh, belum tersedia. Oleh karenanya, indeks aglomerasi dan basis data *World Urbanization Prospects* harus dipandang sebagai sumber yang saling melengkapi untuk mengamati urbanisasi dan kepadatan, dan Laporan ini menggunakan data dari keduanya.²³ Menghitung dan membandingkan persentase kota di masa lalu adalah hal yang mungkin, paling tidak untuk beberapa negara; ke depannya, harus dicari jalan yang memungkinkan perbandingan bagi seluruh negara.

Konsentrasi ekonomi—lebih kaya, lebih padat

Pada tahap-tahap awal pembangunan, ketika ekonomi masih bersifat agraris, orang hidup secara tersebar di berbagai tanah pertanian. Bahkan kota terbesar pun ukurannya kecil. Permukiman perkotaan biasanya berupa kota pelabuhan dan pasar yang tak seberapa besar, yang menjual kebutuhan sehari-hari dan memperjualbelikan surplus hasil pertanian. Industrialisasi membawa serta proses urbanisasi yang cepat—kota-kota baru terlahir, dan kota-kota yang sudah ada menjadi semakin besar. Ketika orang yang berkumpul di kota-kota ini bertambah lebih cepat daripada perluasan tapal batas kota, kepadatan penduduk dan ekonomi pun meningkat. Sejak awal dalam pembangunan sebuah negara, hal ini menghasilkan hierarki tempat.

Jadi, terdapat dua transisi fundamental yang mencirikan pembangunan ekonomi. Yang pertama melibatkan pergeseran dari ekonomi yang sangat agraris menuju ekonomi

Figur 1.3 Indeks aglomerasi membantu membandingkan urbanisasi dari satu negara ke negara lain



Sumber: Chomitz, Buys, dan Thomas 2005; Nelson 2008; Satterthwaite 2007; Perserikatan Bangsa-Bangsa 2006.

yang jauh lebih berorientasi manufaktur. Transisi kedua, yang secara tradisional dipandang terjadi pada tingkat pembangunan yang jauh lebih tinggi, melibatkan transformasi struktural ke arah perekonomian yang berorientasi jasa. Fase pertama urbanisasi, yang lajunya lebih cepat, berlangsung bersamaan dengan peralihan dari ekonomi pedesaan ke perkotaan. Fase kedua urbanisasi, yang lebih lambat dan terjadi pada tahap pembangunan yang lebih lanjut, terkait dengan evolusi dalam-kota. Di sebagian besar negara, kedua transformasi ini berlangsung pada waktu yang bersamaan tetapi di wilayah yang berbeda.

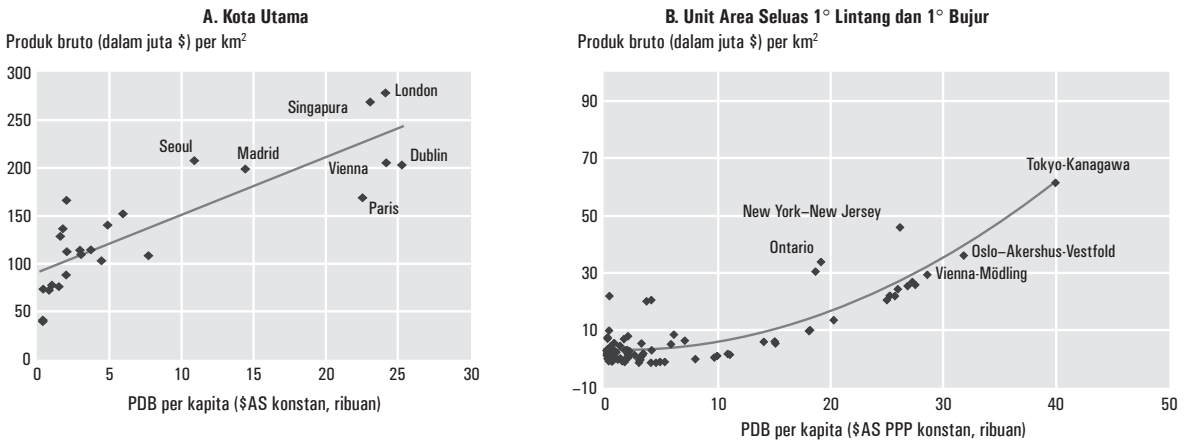
Untuk mengukur konsentrasi, kita harus terlebih dulu mendefinisikan apakah area itu. Perdebatan kebijakan sering kali melibatkan diskusi tentang sifat-sifat kota, seperti apakah kota-kota di negara berkembang itu terlalu besar atau terlalu kecil. Diskusi yang lebih akademis menggunakan gagasan ruang geografis yang lebih murni. Bab ini menggunakan kedua unit atau satuan spasial tersebut—kota-kota utama dan sel kisi-kisi 1° lintang dan 1° bujur sebuah negara yang paling padat—untuk mengukur konsentrasi.

Secara historis, konsentrasi meningkat dengan cepat, kemudian melambat

Dalam salah satu definisinya, kota merupakan sebuah wilayah geografis yang dicirikan oleh konsentrasi para pelaku ekonomi.²⁴ Secara global, 30 kota terbesar, yang diperingkat berdasar PDB mereka, menghasilkan sekitar 16 persen output dunia pada 2005, sementara 100 kota terbesar menghasilkan hampir 25 persen. Aglomerasi kota Tokyo dan New York telah memperkirakan PDB (dalam paritas daya beli) yang secara luas setara dengan, secara berturut-turut, PDB Kanada dan Spanyol, sedangkan London memiliki PDB yang jauh lebih tinggi daripada PDB Swedia dan Swiss. Serupa dengannya, kota-kota utama di negara berkembang memberikan sumbangan persentase yang tidak proporsional terhadap PDB nasional mereka. Pada tahun 2005, Mexico City menyumbang 30 persen dari PDB Meksiko walaupun luas lahannya hanya sebesar 0,1 persen dari luas negara itu. Luanda menyumbang persentase yang sama besar bagi PDB Angola, meski hanya menempati sebagian kecil wilayahnya (0,2 persen). Serupa dengannya, kota-kota terbesar di Hungaria, Kenya, Maroko, Nigeria, dan Arab Saudi—Budapest, Nairobi, Casablanca, Lagos, dan Riyadh—menyumbang sekitar 20 persen dari PDB total negara mereka walau hanya menempati lahan di bawah 1 persen dari luas negara-negara itu.²⁵

Kepadatan, yang didefinisikan sebagai PDB dalam paritas daya beli per kilometer persegi, meningkat bersama tingkat pembangunan, dan tempat terpadat di dunia berada di dalam negara-negara paling kaya. Di antara kota-kota besar dunia, Dublin, London, Paris, Singapura, dan Wina menduduki

Figur 1.4 Semakin kaya sebuah negara, semakin terkonsentrasi massa ekonominya

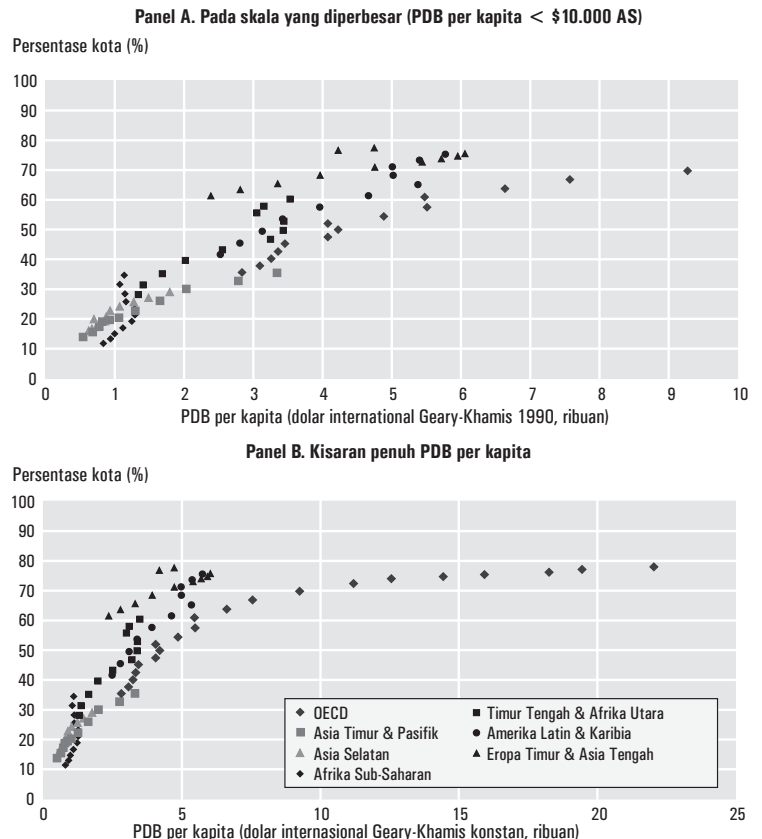


Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia membuat perkiraan berdasarkan Bank Dunia (2007), dan basis data dari www.citymayors.com dan www.gecon.yale.edu.

tempat teratas, pada tahun 2005, karena memiliki produk bruto per kilometer persegi lebih besar daripada \$200 juta. Di antara wilayah-wilayah yang ada, Kanagawa di Tokyo, New Jersey di New York, Arkershus di Oslo, dan Modling di Wina merupakan sel kisi-kisi 1° lintang dan 1° bujur yang paling padat, menghasilkan lebih dari \$30 juta produk bruto per kilometer persegi (Figur 1.4).

Data satu abad tentang persentase kota agregat, dan dua abad mengenai estimasi penduduk untuk kota-kota utama menunjukkan bahwa urbanisasi pada awalnya berjalan cepat sebelum kemudian melambat. Negara-negara berkembang—terutama yang terletak di Afrika dan Asia—sedang berada pada fase di mana persentase kota meningkat tajam. Orang di Eropa Barat dan Amerika Utara, yang mengalami fase yang sama seabad sebelumnya, tidak banyak membantu kita memahami proses ini. Perekonomian baru seperti Korea Selatan yang berkembang dengan pesat merupakan studi kasus yang sangat baik untuk memahami laju dan pola konsentrasi geografis. Pengalaman mereka menunjukkan pertumbuhan yang lebih bertahap dibandingkan dengan negara-negara terkaya dewasa ini.

Figur 1.5 Negara-negara berkembang memiliki laju urbanisasi yang serupa dengan negara-negara yang berkembang pada waktu sebelumnya



Sumber: Bairoch 1991; Maddison 2006; Perserikatan Bangsa-Bangsa 1969; Perserikatan Bangsa-Bangsa 1949; Perserikatan Bangsa-Bangsa 1952; Historical Database of the Global Environment; Perserikatan Bangsa-Bangsa 2006.
 Catatan: EAP = Asia Timur dan Pasifik, SAS = Asia Selatan, SSA = Afrika Sub-Sahara, MENA = Timur Tengah dan Afrika Utara, LAC = Amerika Latin dan Karibia, dan ECA = Eropa Timur dan Asia Tengah.

Di tataran agregat, dengan menggunakan persentase populasi di wilayah-wilayah kota, pola urbanisasi negara-negara di Asia, Afrika, Timur

Tengah, dan Amerika Latin selama kurun waktu 50 tahun terakhir secara jelas menunjukkan adanya kemiripan dengan jalan yang pernah dilalui oleh negara-negara OECD antara 1900 dan 2000 (Figur 1.5). Urbanisasi di Asia mencerminkan fase urbanisasi cepat yang dialami oleh negara-negara OECD pada abad ke-19. Serupa dengannya, transformasi geografis di Amerika Latin dan Karibia, di Eropa Timur dan Asia Tengah, serta di Timur Tengah dan Afrika Utara secara kualitatif sama dengan yang pernah dialami oleh OECD pada fase pertama urbanisasi. Secara kuantitatif, persentase kota untuk kawasan Amerika Latin dan Karibia serta untuk Eropa Timur dan Asia Tengah lebih tinggi daripada persentase kota di OECD pada tingkat pendapatan yang sebanding.

Namun demikian, hal ini merupakan artefak data. Data dari *World Urbanization Prospects* secara sistematis memperbesar—semata-mata karena persoalan definisional—persentase kota kawasan Amerika Latin dan Karibia, Eropa Timur dan Asia Tengah, serta Afrika Sub-Sahara. Kesimpulan yang paling aman kiranya adalah bahwa pola urbanisasi—relasi antara pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi—bukannya sesuatu yang tanpa preseden. Bahkan di Afrika Sub-Sahara, urbanisasi yang lebih cepat antara 1970 dan 1995, walaupun disertai dengan pertumbuhan PDB per kapita negatif, terkait dengan pertumbuhan PDB total yang lebih tinggi. Urbanisasi juga berjalan beriringan dengan pertumbuhan yang cepat dalam sektor industri dan jasa (lihat Kotak 1.4).

Di level disagregat, persentase penduduk kota utama sebuah negara menghasilkan suatu pola nonlinear yang identik secara kualitatif dari konsentrasi yang pada awalnya meningkat dengan

cepat, dan pada waktu kemudian diikuti dengan perlambatan dan pola yang mendatar (Figur 1.6). Intensifikasi massa ekonomi di dalam kota-kota terbesar di sebuah negara ini terjadi di berbagai perekonomian, mulai dari Budapest, Kairo, Kuala Lumpur, dan Warsawa hingga Athena, Lisbon, Santiago, dan Seoul. Evolusi ini juga terjadi di Brussels, Dublin, Sydney, Toronto, Wina, dan Zurich selama dua abad sejak 1800.

Kini kembali, konsentrasi meningkat dengan cepat, kemudian melambat

Pola serupa muncul kembali di dalam perbandingan antara tingkat pembangunan suatu negara dan konsentrasi kepadatannya. Sepanjang tahun 2000–2005 rata-rata pertumbuhan penduduk kota di negara-negara berpendapatan rendah adalah 3 persen per tahun—lebih cepat daripada negara-negara berpendapatan menengah-ke atas yang sebesar 1,3 persen dan negara-negara berpendapatan tinggi yang sebesar 0,9 persen. Relasi tersebut sangat jelas. Ia berlaku untuk berbagai ukuran konsentrasi, berkisar mulai dari indeks aglomerasi, hingga populasi, produk bruto, dan kepadatan konsumsi rumah tangga. Pola tersebut sangat jelas dalam skala geografis: area seluas 1 kilometer persegi, sebuah kota, sel kisi sebesar 1° lintang dan 1° bujur, serta sektor kota agregat.

Area lokal seluas 1 kilometer persegi. Indeks aglomerasi terestimasi (*estimated agglomeration indexes*) menghasilkan sebuah pola yang serupa dengan seri waktu historis: kepadatan yang meningkat dengan cepat bagi suatu negara selama fase awal urbanisasi (Figur 1.7). Relasi positif yang kuat antara persentase kota dan pembangunan ini berlangsung sampai PDB per kapita

KOTAK 1.4. *Urbanisasi di Afrika mencerminkan industrialisasi*

Antara 1970 dan 1995, populasi perkotaan di kawasan Afrika Sub-Sahara meningkat 5,2 persen per tahun sementara PDB per kapita mereka menyusut 0,66 persen per tahun. Sejak diterbitkannya karya Fay dan Opal (2000), banyak kalangan berpendapat bahwa urbanisasi tidak serta-merta menyertai pembangunan, mengingat apa yang terjadi di kawasan Afrika Sub-Sahara (Commission for Africa 2005). Namun, Satterthwaite (2007) mempertanyakan kembali validitas jumlah penduduk di kebanyakan kajian yang ada. Oleh karena banyak di antara kajian tersebut didasarkan pada proyeksi, beberapa mungkin terlalu dibesar-besarkan.

Masalahnya adalah tidak adanya sensus penduduk yang dilakukan secara teratur. Untuk Cad dan Eritrea, proyeksi penduduk yang berlaku dari tahun 1950 sampai 2030 didasarkan pada satu saja sensus penduduk. Proyeksi untuk Republik Demokratik Kongo diperoleh dari dua kali observasi; yang termutakhir berasal dari tahun 1984. Masuk akal, karenanya, untuk mempertimbangkan hanya negara-negara yang melaksanakan paling sedikit dua kali sensus penduduk selama periode yang

diamati (1970–1995), sensus pasca-2000 untuk estimasi penduduk yang lebih akurat, penduduk dengan jumlah paling tidak satu juta jiwa pada 1995, dan data mengenai nilai tambah sektoral untuk 1970 dan 1995.

Kriteria ini menyusutkan sampel menjadi 10 negara saja: Benin, Botswana, Republik Afrika Tengah, Ghana, Mauritania, Niger, Rwanda, Senegal, Zambia, dan Zimbabwe. Dari 10 negara ini, lima di antaranya mengalami konflik paling tidak sekali, dan lima sisanya merasakan situasi damai sepanjang periode pengamatan. Secara sistematis, hasilnya tidak tampak berbeda di antara kedua kelompok negara tersebut. Temuan-temuan utamanya adalah:

- Kecuali untuk Botswana, negara-negara tersebut mengalami peningkatan jumlah penduduk rata-rata dua kali lipat, tetapi hanya 60 persen pertumbuhan kumulatif dalam PDB. Pertumbuhan penduduk mengalahkan peningkatan dalam nilai tambah bruto, dan PDB per kapita turun.
- Pertumbuhan penduduk perkotaan berkorelasi positif dengan pertumbuhan PDB total. Negara-negara dengan

pertumbuhan PDB total terpesat—ekonominya meningkat dua kali lipat—juga mengalami pertumbuhan penduduk perkotaan yang paling cepat—peningkatan sebesar empat kali lipat. Yang paling mencolok dari sampel di atas adalah Benin dan Zimbabwe.

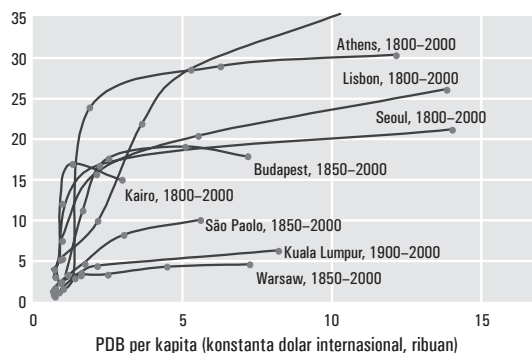
- Laju urbanisasi berkorelasi positif dengan pertumbuhan industri dan jasa, dua aktivitas yang dominan di wilayah-wilayah perkotaan.

Pola ini tidak mendukung klaim bahwa urbanisasi Afrika tidak disertai dengan pertumbuhan. Sebaliknya, negara-negara dengan pertumbuhan PDB lebih tinggi mengalami urbanisasi yang lebih cepat, dan urbanisasi yang cepat beriringan dengan pertumbuhan industri dan jasa yang lebih tinggi. Yang berlawanan dengan fakta adalah Afrika yang tidak mengalami urbanisasi, memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih lambat, PDB per kapita yang menurun, dan kemiskinan yang meningkat.

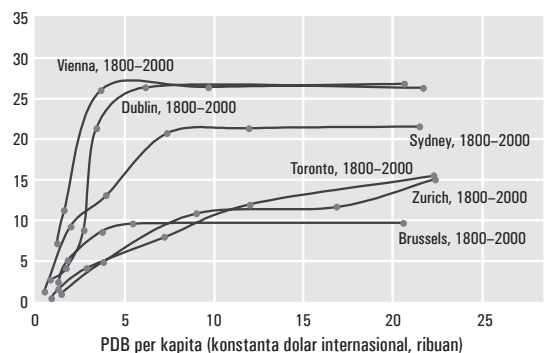
Sumber: Fay dan Opal 2000; Satterthwaite 2007; Perserikatan Bangsa-Bangsa 2006.

Figur 1.6 Kepadatan mengalami intensifikasi yang cepat selama fase awal urbanisasi sebelum kemudian melambat dan membentuk pola mendatar

Persentase penduduk kota terhadap total penduduk nasional



Persentase penduduk kota terhadap total penduduk nasional

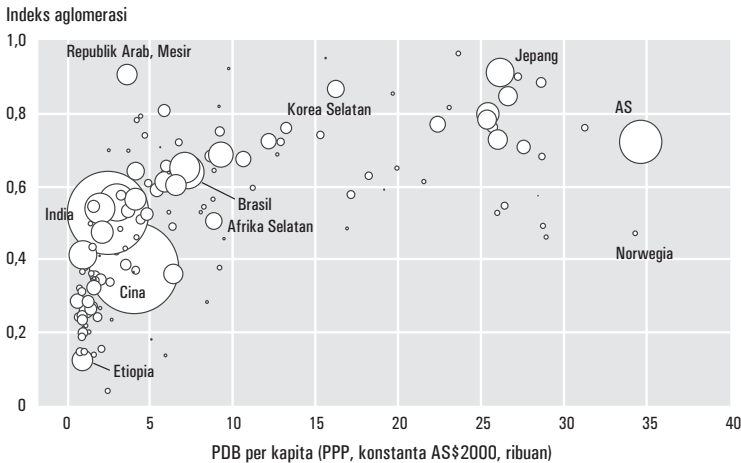


Sumber: Estimasi tim Laporan Pembangunan Dunia berdasarkan Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment and Development (IIED). Untuk data dari tahun 1950 sampai sekarang, figur ini terutama didasarkan pada Perserikatan Bangsa-Bangsa (2006). Untuk data sebelum 1950, kami menggunakan Chandler dan Fox (1974), Chandler dan Fox (1974), Chandler (1987), dan Showers (1979). Untuk Amerika Latin, kami juga memanfaatkan tinjauan atas 194 sensus yang dipublikasikan.

mencapai sekitar \$10.000. Urbanisasi awal tersebut terkait dengan intensifikasi jumlah orang yang berpindah dari pedesaan ke perkotaan. Pada waktu

berikutnya, laju urbanisasi melambat dan tingkat kepadatan mencapai puncak sementara persentase kota sampai pada titik di atas 60 persen dan tingkat PDB

Figur 1.7 Persentase penduduk yang tinggal di aglomerasi kota meningkat seiring tingkat pembangunan



Sumber: Dikalkulasi oleh tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 dengan menggunakan Nelson (2008) dan Bank Dunia (2006).

Catatan: Ukuran setiap lingkaran mengindikasikan ukuran populasi negara itu. PPP = paritas daya beli. Indeks aglomerasi menggunakan kriteria berikut: kepadatan per kilometer 150 orang atau lebih, waktu akses ke perkotaan, yang didefinisikan memiliki populasi lebih dari 50.000 orang, 60 menit atau kurang.

per kapita melampaui \$10.000. Dengan hanya sedikit perkecualian, negara-negara dengan PDB per kapita di atas \$25.000 memiliki indeks aglomerasi di atas 70 persen.

Area yang didefinisikan secara administratif. Dengan mengambil kota individual sebagai unit geografis, terdapat sebuah relasi cekung yang positif antara tingkat pembangunan suatu negara dan statusnya sebagai kota utama—persentase penduduk kota yang tinggal di kota utama negara, sebuah ukuran konsentrasi yang banyak dipakai dalam literatur. Serupa dengan relasi antara aglomerasi dan tingkat pembangunan, perkembangan menjadi kota utama juga berlangsung cepat pada awalnya sebelum menjadi stabil pada tahap-tahap lanjut urbanisasi (lihat Figur 1.8 Panel a). Populasi dan kepadatan output memiliki korelasi yang sangat erat, tetapi kepadatan penduduk mengecilkan konsentrasi geografis massa ekonomi. Ekonomi aglomerasi, manfaat (*benefit*) yang dinikmati oleh perusahaan dan para pekerja karena faktor kedekatan atau proksimitas,

memungkinkan kepadatan output meningkat lebih dari proporsional bila dibandingkan dengan tenaga kerja atau kepadatan penduduk.

Sel seluas 1° lintang kali 1° bujur.

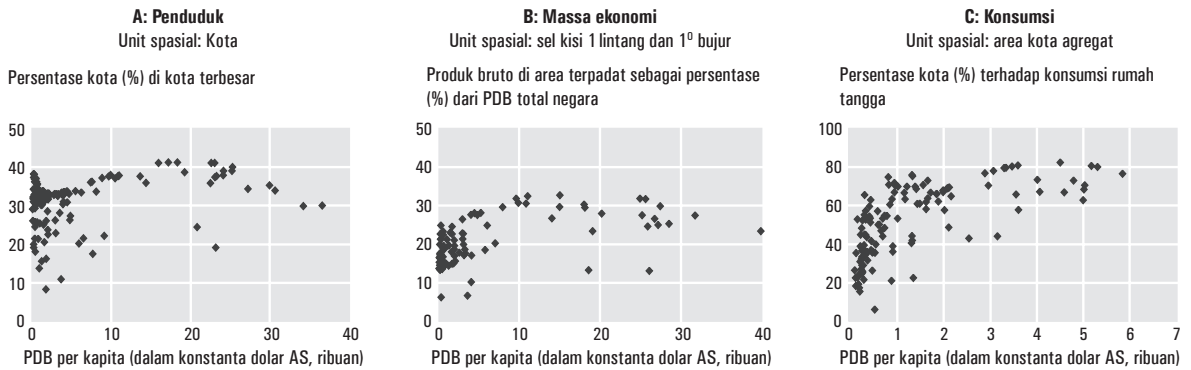
Dengan menggunakan sel-sel kisi bumi untuk memperkirakan konsentrasi sebagai persentase produk bruto yang dihasilkan oleh sel terpadat yang tercermin sebagai PDB suatu negara, konsentrasi kepadatan massa ekonomi meningkat pesat di antara negara-negara dengan PDB per kapita kurang dari \$15.000, dan kemudian menjadi stabil di antara negara-negara dengan tingkat pendapatan lebih tinggi (lihat Figur 1.8 Panel b).

Wilayah-wilayah kota suatu negara. Konsentrasi, yang sekarang diukur dengan konsumsi bukannya dengan populasi atau PDB, menunjukkan relasi cekung yang sama dengan tingkat pembangunan. Sebagai contoh, konsumsi rumah tangga kota di Malawi dan Kamerun menyumbang masing-masing 36 persen dan 48 persen terhadap PDB per kapita kedua negara tersebut yang berturut-turut sebesar \$150 dan \$700. Persentase tersebut lebih tinggi untuk Yordania dan Mesir (63 persen) yang memiliki PDB per kapita sebesar sekitar \$1.600, dan naik menjadi 80 persen di Panama dan Polandia dengan PDB per kapita berturut-turut \$3.500 dan \$5.000 (lihat Figur 1.8 Panel c).²⁶

Sebuah portofolio untuk tempat yang lebih besar dan lebih padat

Dari fakta-fakta transformasi geografis yang distilisasi (*stylized*) tersebut diketahui bahwa negara-negara yang memiliki pendapatan tinggi mempunyai portofolio tempat di mana permukiman yang besar lebih tinggi proporsinya dan permukiman yang kecil lebih rendah proporsinya daripada negara-

Figur 1.8 Konsentrasi geografis penduduk, produk bruto, dan konsumsi rumah tangga meningkat tajam seiring pembangunan, kemudian menjadi stabil



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia melakukan estimasi berdasarkan Bank Dunia (2007), Nordhaus (2006), dan lebih dari 120 survei rumah tangga di lebih dari 75 negara.

negara berpendapatan menengah. Dan, negara-negara berpendapatan menengah memiliki jauh lebih banyak permukiman berukuran menengah daripada negara-negara berpendapatan rendah. Di negara-negara berpendapatan rendah, sekitar seperempat warganya tinggal di berbagai permukiman kecil yang jumlah penduduknya kurang dari 20.000 orang, dan hanya 10 persennya tinggal di aglomerasi kota dengan jumlah penduduk di atas 1 juta jiwa. Di negara-negara berpendapatan tinggi, hal yang sebaliknya yang terjadi (lihat Tabel 1.1). Tak sampai seperempat warganya tinggal di permukiman-permukiman kecil dengan penduduk kurang dari 20.000 orang, dan kurang lebih separuhnya tinggal di berbagai permukiman dengan jumlah penduduk di atas 1 juta jiwa.

Pada tahap awal urbanisasi, portofolio tempat di sebuah negara kecil atau bagian dari suatu negara besar, misalnya provinsi atau kabupaten yang luas, bisa diperkirakan terdiri atas 75 persen wilayah pedesaan dan 25 persen wilayah perkotaan, dengan semua permukiman memiliki kepadatan yang relatif rendah. Ketika urbanisasi terjadi secara lebih cepat—terutama

masih merupakan transformasi pedesaan-perkotaan yang didorong oleh industrialisasi—dan area atau provinsi tersebut tumbuh hingga memiliki PDB per kapita sebesar \$10.000, distribusi permukimannya (antara kota dan desa) akan menjadi 50/50. Selama tahap urbanisasi yang lebih lanjut—transformasi dalam-perkotaan di area pascaindustrial—distribusi populasinya adalah 75 persen perkotaan dan 25 persen pedesaan.

Generalisasi ini sesuai dengan pengalaman Amerika Serikat. Pada tahun 1690, ketika rata-rata PDB per kapitanya baru \$500 (dolar internasional 1990),²⁷ kota utama di kolonial British America adalah Boston. Namun demikian, dengan penduduk 7.000 jiwa, Boston merupakan sebuah kota yang sedikit lebih besar daripada kota kecil menurut standar modern sekarang ini. Dalam hierarki kota, hanya ada tiga kota lain yang mempunyai penduduk lebih banyak

Tabel 1.1 Ukuran permukiman kota meningkat seiring dengan pembangunan

Ukuran penduduk	Negara berpendapatan rendah (%)	Negara berpendapatan menengah (%)	Negara berpendapatan tinggi (%)
Permukiman kecil: di bawah 20.000	73	55	22
Permukiman menengah: 20.000–1 jt	16	25	26
Permukiman besar: lebih dari 1 juta	11	20	52

Sumber: Bank Dunia, International Bank for Reconstruction and Development 2007.

dari 2.500 jiwa, dua di antaranya adalah New York dan Philadelphia. Fase awal industrialisasi Amerika menyebabkan peningkatan dalam persentase kota dari 7 persen pada 1820 menjadi 20 persen pada 1860, sementara PDB per kapita meningkat dari \$1.257 menjadi \$2.170 (dolar internasional 1990). Selama kurun waktu ini, populasi kota utamanya, kini New York, meningkat dari 123.706 menjadi 805.651 jiwa. Pertumbuhannya yang cepat memungkinkan hierarki kota untuk meluas dan menyebar.

Jumlah kota dengan penduduk di atas 1 juta naik dari hanya satu, New York, pada tahun 1820 menjadi sembilan pada 1860. Kesembilan kota ini terletak di kawasan timur laut, tempat industrialisasi berawal. Ketika transformasi geografis berhenti dan Amerika Serikat menyelesaikan peralihannya menuju sebuah perekonomian industrial yang matang, kepadatan penduduk di kota-kota AS dengan jumlah penduduk di atas 25.000 orang yang menjadi sampel meningkat dari 7.230 orang per mil persegi menjadi 8.876 per mil persegi. Luas tanah rata-rata sebuah kota naik dari sekitar 19 mil menjadi 40 mil.²⁸ Kota-kota menjadi lebih padat dan melar pada waktu yang sama.

Perbedaan—pedesaan-perkotaan dan dalam kota

“Benjolan-benjolan” geografi ekonomi yang menunjukkan ketidakmerataan dalam pendistribusian produksi dan manusia di antara berbagai tempat di satu negara merupakan hal yang alamiah dalam sebuah ekonomi pasar yang terus berkembang. “Benjolan-benjolan” ini cenderung menjadi semakin kentara ketika sebuah negara bertumbuh. Pertanyaan yang sering mengemuka adalah: apa kaitannya ini

dengan distribusi geografis kemiskinan, konsumsi, dan standar-standar hidup lain? Jawabannya dapat menentukan keberlanjutan politis dan sosial dari proses konsentrasi.

Disparitas kesejahteraan desa-kota—awalnya lebar, kemudian menyempit

Disparitas produktivitas, upah, dan kesejahteraan antara desa dan kota bisa jadi amat lebar dan terus meningkat pada tahap-tahap awal pembangunan. Dengan konsentrasi massa ekonomi yang meningkat dengan sangat cepat di berbagai kota besar maupun kecil di suatu negara pada tahap-tahap awal pembangunan, disparitas produktivitas, upah, dan kesejahteraan dasar antara wilayah perkotaan dan pedesaan terlihat amat mencolok. Aglomerasi modal, konsumen, dan pekerja dengan segera menghasilkan keuntungan produksi, dan biaya transportasi membatasi manfaatnya hanya pada lokalitas itu. Pasar lokal yang lebih besar ini memungkinkan perusahaan membagi beban biaya tetap produksi kepada semakin banyak konsumen. Dengan begitu, perusahaan bisa menikmati keunggulan biaya dan produktivitas.²⁹ Bila itu tercapai, upah yang lebih tinggi di kota, baik yang besar maupun kecil, akan terjadi dan barang dan jasa dalam jumlah yang semakin banyak dan semakin beragam akan semakin tersedia.

Konsentrasi massa juga membantu memastikan penyediaan infrastruktur dasar dan fasilitas kesehatan publik yang lebih baik di wilayah perkotaan. Bersamaan dengan upah yang timpang, hal ini mendorong perbedaan ukuran kesejahteraan yang lebih dasar antara wilayah perkotaan dan pedesaan.³⁰ Tetapi, disparitas kota-desa ini mulai

menyempit seiring melambatnya proses urbanisasi dan semakin mampunya pemerintah menangani permasalahan ini. Eksodus orang dan tenaga kerja dari wilayah pedesaan ke kota-kota besar dan kecil mengurangi surplus tenaga kerja dari sektor pertanian—dan mengurangi kompetisi antar-para pekerja di pasar tenaga kerja pedesaan. Dan, berbagai kemajuan teknis yang mampu menggantikan tenaga kerja manual memungkinkan mereka untuk bermigrasi ke perkotaan dan meningkatkan produktivitas. Pada waktunya, investasi dan redistribusi fiskal akan memberi masyarakat pedesaan akses lokal yang lebih baik ke berbagai fasilitas dasar, seperti sumber air bersih, sanitasi, dan listrik, selain juga pendidikan dan pelayanan kesehatan. Malahan, seiring dengan pembangunan dan jalannya waktu, geografi ekonomi sebuah negara akan mencapai keseimbangan “alamiah” yang membagi secara adil kesejahteraan antara masyarakat perkotaan dan pedesaan. Dalam situasi ini, orang memiliki pilihan untuk tinggal di tempat yang mereka anggap akan memberi mereka kesejahteraan material dan nonmaterial yang mereka butuhkan. Sebuah contoh dari Republik Islam Iran mengilustrasikan konvergensi pedesaan-perkotaan ini (lihat Kotak 1.5).

Negara-negara industri dewasa ini membuktikan bahwa pembangunan mampu menghapuskan disparitas desa-kota. Persentase kota yang tinggi dan kepadatan ekonomi yang terkonsentrasi berjalan beriringan dengan perbedaan yang minimal antara berbagai indikator kesejahteraan perkotaan-pedesaan. Ke-15 negara yang bergabung dalam Uni Eropa (UE) sebelum tahun 2004, yang semuanya memiliki PDB per kapita di atas \$13.000 (dolar internasional 1990),

memandang pengangguran sebagai sebuah sasaran penting suatu kebijakan.³¹ Tetapi, perbedaan desa-kota tidak lagi menjadi perhatian kebijakan. Tingkat penganggurannya adalah 10,1 persen untuk wilayah perkotaan, dan 9,9 persen untuk wilayah pedesaan. Ini juga tampak untuk kaum mudanya: 19,4 persen di wilayah perkotaan dan 18,7 persen di wilayah pedesaan. Tingkat partisipasi angkatan kerja di wilayah perkotaan dan pedesaan adalah, secara berturut-turut, 68,3 dan 69,4 persen.³² Untuk negara Inggris, kesetaraan kesejahteraan antara desa-kota tercerminkan di dalam pendapatan yang dapat dibelanjakan (*disposable incomes*) yang jumlahnya setara: malahan, dengan pendapatan yang bisa dibelanjakan per minggunya yang sebesar £522, masyarakat desa mempunyai pendapatan 10 persen lebih tinggi daripada warga perkotaan (£476).³³

Bagi 21 dari 30 negara anggota OECD, semakin tinggi PDB per kapita mereka pada tahun 2003,³⁴ semakin rendah rasio dominasi PDB per kapita wilayah perkotaan terhadap PDB per kapita wilayah pedesaan (lihat Figur 1.9).³⁵ Untuk Republik Ceko, Hungaria, Polandia, Republik Slovakia, dan Turki, yang rata-rata PDB per kapitanya di bawah \$10.000 (dolar internasional 1990), PDB per kapita wilayah perkotaan dua atau tiga kali lebih tinggi. Tetapi, bagi negara-negara OECD dengan PDB per kapita rata-rata di atas \$10.000, rasionya adalah antara satu dan dua (kecuali untuk Norwegia). Mengingat mekanisme redistribusi fiskal yang sudah baik di negara-negara OECD, dan perbedaan dalam profil usia-demografis antara wilayah perkotaan dan pedesaan, disparitas dalam PDB per kapita ini akan membuat perbedaan kota-desa dalam,

KOTAK 1.5. *Urbanisasi dan menyempitnya disparitas desa-kota di Republik Islam Iran*

Disparitas desa-kota telah mengalami penyempitan di Republik Islam Iran. Pada 1976, menjelang revolusi Iran, rata-rata pendapatan per kapita rumah tangga di wilayah pedesaan Iran adalah sebesar 44 persen dari pendapatan per kapita mereka yang tinggal di perkotaan. Tahun 2005, persentase ini naik menjadi 63 persen.

Pemerintahan Shah lebih memprioritaskan kota dibandingkan desa. Kontrol harga untuk barang-barang kebutuhan pokok menekan pendapatan sektor pertanian. Tarif yang tinggi, larangan impor, dan perizinan untuk barang-barang industri mendongkrak harga barang-barang manufaktur dan memperlemah daya beli para petani. Strategi pembangunan ke dalam yang secara sempit berorientasi penciptaan permintaan akan barang-barang domestik mendorong orang untuk bermigrasi secara internal ke Teheran dan beberapa kota besar lain. Untuk setiap indikator pembangunan, pusat lebih baik daripada wilayah periferi. Pada tahun 1973, tingkat kemiskinan negara itu adalah 23 persen untuk kawasan ibu kota dan 42 persen untuk daerah. Ketidakadilan spasial ini selaras dengan peta etnik rakyat Republik Islam Iran, dan akhirnya menimbulkan ketegangan.

Apa yang terjadi setelah komitmen pada tahun 1979 untuk mengatasi masalah disparitas spasial ini?

- Pertama, persentase penduduk kota telah meningkat dari 49 menjadi 67 persen antara 1979 dan 2005. Ini merupakan kelanjutan dari sebuah tren jangka panjang: populasi kota tumbuh sebesar 5,4 persen per tahun (dan di Teheran sebesar 6 persen) antara 1966 dan 1976.
- Kedua, jurang pemisah pendapatan rumah tangga antara masyarakat pedesaan dan perkotaan telah menyempit. Antara 1976 dan 1984, nilai tambah sektor pertanian naik sebesar 31 persen, dua kali lebih tinggi daripada peningkatan sektor nonminyak. Salah satu alasan pertumbuhan ini adalah harga beli di tingkat petani yang naik 55 persen. Alasan yang lain adalah semakin besarnya dana yang dialokasikan pada proyek-proyek yang bertujuan untuk meningkatkan produktivitas lahan pertanian sempit dan menengah. Pertumbuhan juga dimungkinkan oleh fakta bahwa produksi pertanian di Republik Islam Iran didominasi oleh sektor privat, sementara usaha industri besar dan penyediaan jasa dinasionalisasi menyusul pecahnya revolusi, hal mana menghambat efisiensinya.
- Ketiga, indikator-indikator pembangunan manusia pedesaan dan perkotaan

membah, bahkan di berbagai provinsi yang tertinggal. Antara tahun 1976 dan 1996, tingkat melek huruf di antara kaum perempuannya meningkat dari 17 menjadi 62 persen, sementara untuk kaum perempuan kota angka tersebut naik dari 56 menjadi 82 persen. Selama 1994–2000, laju penurunan kematian bayi dan balita paling cepat terjadi di provinsi-provinsi paling miskin.

- Akhirnya, secara keseluruhan kemiskinan menurun. Tingkat kemiskinan nasional adalah 8,1 persen pada tahun 2005, dengan perbedaan yang relatif sedikit antara kemiskinan pedesaan dan perkotaan, yaitu, berturut-turut 10 dan 7,1 persen. Tetapi, tingkat kemiskinan daerah masih sangat beragam, berkisar mulai dari 1,4 sampai 23,3 persen.

Komitmen politis untuk mewujudkan keadilan spasial telah memberikan hasil yang beragam selama 30 tahun terakhir: kemiskinan keseluruhan menurun dan konvergensi dalam standar hidup pedesaan-perkotaan terjadi, meski perbedaan standar hidup antarprovinsi tetap saja ada.

Didasarkan pada kontribusi dari Anton Dobronogov, Alexander Kremer, dkk.

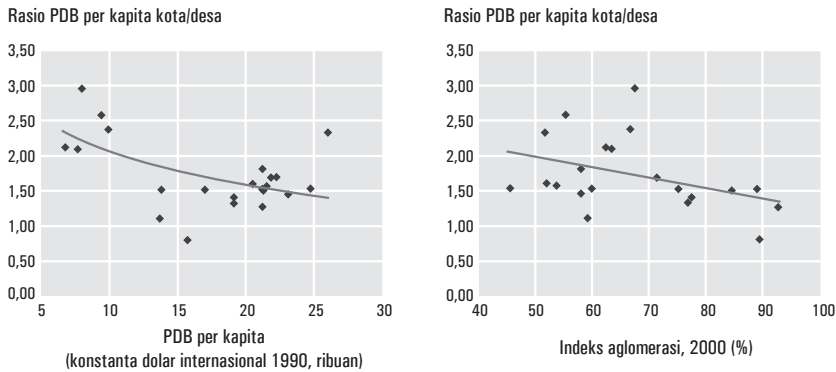
katakanlah, tingkat rata-rata pendapatan yang dapat dibelanjakan dan konsumsi personal menjadi kurang berarti. Indeks aglomerasi menghasilkan pola kualitatif yang sama.

Disparitas kota-desa di negara-negara ini lebar selama abad ke-19 dan pada awal abad ke-20. Di Swedia, kekayaan per laki-laki dewasa di wilayah perkotaan pada abad ke-19 dua ratus persen lebih tinggi daripada di wilayah pedesaan, dan 150 persen lebih tinggi di Finlandia (lihat Tabel 1.2). Sementara itu, untuk negeri Inggris yang mengalami urbanisasi yang cepat, upah di perkotaan

75 persen lebih tinggi daripada upah di wilayah pedesaan pada tahun 1830-an. Prancis dan Amerika Serikat mengalami peningkatan yang besar dalam premi upah perkotaan selama kurun waktu 1882–1911 dan 1925–1935. Malahan, di Amerika Serikat, premi tersebut meningkat hampir tiga kali lipat dalam satu dasawarsa.³⁶ Untuk negara-negara berkembang pada abad ke-19, termasuk Australia, Denmark, Prancis, Jepang, dan Amerika Serikat, upah nominal perkotaan 50 persen lebih tinggi.

Negara-negara berkembang saat ini masih berada di fase pertama urbanisasi

Figur 1.9 Disparitas PDB per kapita kota-desa cenderung lebih kecil di negara-negara OECD yang lebih kaya



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan data dari OECD (2007), hlm. 1–256.

dan, karena itu tidak mengherankan bila produktivitas dan pendapatan desa-kota masih sangat jomplang. Untuk contoh negara-negara berkembang pada tahun 1960-an—di antaranya adalah Malaysia, Meksiko, serta Trinidad dan Tobago, yang kini telah mencapai status sebagai negara berpendapatan menengah-atas atau tinggi—upah perkotaan lebih tinggi hingga 40 persen daripada upah pedesaan. Gap yang sama dapat diamati dalam konsumsi per kapita antara wilayah perkotaan dan pedesaan di 72 negara berkembang dewasa ini.

Ketimpangan antara massa ekonomi dan distribusi penduduk menyempit seiring dengan urbanisasi. Cara lain untuk mengamati disparitas konsumsi antara wilayah perkotaan dan pedesaan adalah dengan melihat persentase penduduk perkotaan suatu negara dan kemudian membandingkannya dengan persentase konsumsi di wilayah ini. Jika rasionya lebih besar daripada satu, konsumsi per kapitanya, secara rata-rata, lebih tinggi di wilayah perkotaan daripada pedesaan, sementara yang sebaliknya berlaku manakala rasionya di bawah satu.

Di negara-negara berkembang saat ini, disparitas desa-kota dalam hal konsumsi turun seiring dengan kepadatan (lihat Figur 1.10).³⁷ Di

Malawi dan Sri Lanka, rasionya sekitar dua: persentase penduduk wilayah perkotaan sekitar 10 persen tetapi konsumsinya mencapai lebih dari 20 persen. Untuk negara-negara dengan tingkat urbanisasi lebih tinggi, distribusi spasial penduduk lebih mendekati distribusi produksi. Madagaskar dan Tanzania memiliki persentase penduduk perkotaan sekitar 20 sampai 25 persen dan persentase konsumsi perkotaan sebesar kurang-lebih 30 hingga 35 persen. Mana kala suatu negara masuk ke tahap urbanisasi lanjut, populasinya akan terdistribusi secara kurang-lebih proporsional dengan massa ekonomi, sehingga rasionya mendekati satu. Di Cile, 85 persen penduduknya tinggal di wilayah perkotaan, dan warga perkotaan ini menyumbang 92 persen konsumsi nasional. Di Brasil, 80 persen warganya hidup di kota, dan yang 80 persen ini memberikan 85 persen konsumsi. Seiring kemajuan pembangunan dan meningkatnya konsentrasi aktivitas ekonomi di area-area dengan kepadatan tinggi, disparitas desa-kota menyempit. Garis kurva menurun di semua level urbanisasi merupakan pertanda yang baik: sebagian besar negara berkembang telah melewati puncak disparitas kota-desa mereka.³⁸

Tabel 1.2 Disparitas pendapatan, kekayaan, dan konsumsi desa-kota menjadi ciri pembangunan selama dua abad terakhir

Negara (tahun)	Disparitas kota-desa (%)	Deskripsi dan sampel negara
Swedia (1805)	221,0	Kekayaan per laki-laki dewasa di wilayah perkotaan dan pedesaan
Finlandia (1805)	146,0	Kekayaan per laki-laki dewasa di wilayah perkotaan dan pedesaan
Inggris (1830-an)	73,2	Upah perkotaan adalah upah bagi para pekerja di sektor konstruksi, dan upah pedesaan adalah dari tenaga kerja pertanian
Prancis (1882)	29,0	Upah perkotaan adalah upah tenaga kerja tidak terampil di ibu kota daerah (<i>chef lieu departemen</i>), dan upah pedesaan adalah rata-rata upah pertanian
(1911)	51,0	
Amerika Serikat (1925)	28,0	Pendapatan perkotaan adalah pendapatan dari manufaktur, dan pendapatan pedesaan diperoleh dari aktivitas pertanian
(1935)	75,0	
Negara-negara berkembang (abad ke-19)	51,2	Upah perkotaan adalah upah dari tenaga kerja tidak terampil pada umumnya, dan upah pedesaan adalah upah pertanian, termasuk pembayaran dan sejenisnya. Negara-negara ini mencakup Argentina 1872; Australia 1887; Denmark 1872; Prancis 1892, 1801; Hungaria 1865; Jepang 1887; dan Amerika Serikat 1820–1829, 1890.
Negara-negara berkembang (abad ke-20)	41,4	Upah perkotaan didasarkan pada tenaga kerja konstruksi yang tidak terampil, dan upah pedesaan adalah upah pertanian dalam bentuk tunai. Ada 19 negara (1960–1970) termasuk di sini: Argentina, Kamerun, Cile, Kosta Rika, Pantai Gading, Guatemala, Kenya, Pakistan, Malawi, Malaysia, Meksiko, Maroko, Panama, Sri Lanka, Tanzania, Trinidad dan Tobago, Tunisia, Uruguay, Venezuela.
Negara-negara berkembang (abad ke-20)	42,0	Berdasarkan pada konsumsi rumah tangga per kapita, setelah karakteristiknya ditentukan terlebih dulu. Terdapat 72 negara (2000–2005) yang tercakup di sini: Armenia, Angola, Bangladesh, Belize, Benin, Bhutan, Bolivia, Brasil, Burkina Faso, Burundi, Bulgaria, Kamboja, Kamerun, Cad, Kolombia, Rep. Dem. Kongo, Kosta Rika, Pantai Gading, Kroasia, Djibouti, Ekuador, Mesir, Rep. Arab, El Salvador, Etiopia, Gambia, Georgia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, Hungaria, India, Indonesia, Jamaika, Yordania, Republik Kyrgyztan, Madagaskar, Malawi, Madadewa, Mali, Mauritania, Meksiko, Moldova, Mongolia, Maroko, Mozambik, Nepal, Nikaragua, Nigeria, Pakistan, Panama, Paraguay, Peru, Filipina, Polandia, Rumania, Federasi Rusia, Rwanda, Senegal, Afrika Selatan, Sri Lanka, Swaziland, Tajikistan, Tanzania, Thailand, Timor-Leste, Uganda, Ukraina, Vietnam, Zambia.

Sumber: Swedia dan Finlandia 1805: Soltow 1989, Tabel 1, hlm. 48; Inggris 1830-an: Williamson dan Willi 1987, Tabel 3, hlm. 652; Prancis 1882, 1911: Sicsic 1992, Tabel 2, hlm. 685; Amerika Serikat 1925, 1935: Alston dan Hatton, Tabel 3, hlm. 93; Negara-negara berkembang (abad ke-19): Clark 1957, Tabel II hlm. 526–531; Negara-negara berkembang (abad ke-20): Squire 1981, Tabel 30, hlm. 102; Negara-negara berkembang (abad ke-21): Estimasi tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 yang didasarkan pada survei rumah tangga individual di 72 negara; rangkaian data dijelaskan secara detail dalam Montenegro dan Him (2008).

Catatan: Disparitas desa-kota (dalam pengertian nominal) dihitung sebagai perbedaan dalam hal upah, pendapatan, kekayaan, atau konsumsi antara wilayah perkotaan dan pedesaan relatif terhadap rata-rata pedesaan.

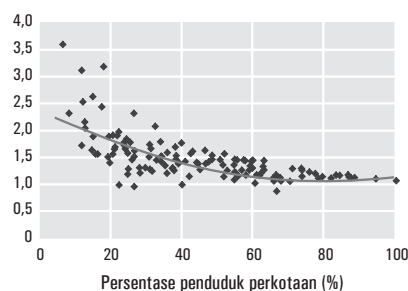
Yang berlaku bagi konsumsi privat berlaku pula untuk infrastruktur dasar. Di antara negara-negara berpendapatan rendah dengan persentase penduduk perkotaan kurang dari 25 persen, akses ke air dan sanitasi di kota, baik yang

kecil maupun yang besar, sekitar 25 poin persentase lebih tinggi daripada di wilayah pedesaan.³⁹ Tetapi, negara-negara yang lebih kota, seperti Aljazair, Kolombia, dan Afrika Selatan, disparitas aksesnya adalah antara 15 dan 20 persentase poin. Untuk negara-negara di mana urbanisasi sudah lanjut dan persentase kota mendekati titik maksimum alamiahnya, hampir tidak ada perbedaan antara wilayah perkotaan dan pedesaan dalam akses ke layanan dasar. Kesetaraan akses ke infrastruktur dasar diharapkan dapat mempersempit jurang perbedaan berbagai indikator kesejahteraan dan standar hidup nonmaterial (lihat Tabel 1.3).

Mempersempit disparitas desa-kota adalah hal yang penting, tetapi

Figur 1.10 Gap konsumsi per kapita desa-kota menyempit berkat urbanisasi

Rasio persentase konsumsi perkotaan terhadap persentase penduduk perkotaan



Sumber: Estimasi tim Laporan Pembangunan Dunia atas lebih dari 120 survei rumah tangga di lebih dari 75 negara.

memajukan kesejahteraan dasar di berbagai wilayah pedesaan di negara-negara termiskin di dunia lebih penting lagi. Meningkatnya disparitas kota-desa sejalan dengan perbaikan absolut di dalam kesejahteraan dasar baik di pedesaan maupun perkotaan. Untuk ini, gambaran besarnya cukup membanggakan hati. Selama dasawarsa terakhir, sebagian besar negara berpendapatan rendah dan menengah telah merasakan perbaikan absolut dalam berbagai indikator kesejahteraan dasar, termasuk tingkat kematian bayi dan balita, malnutrisi, imunisasi, dan partisipasi sekolah di wilayah perkotaan dan pedesaan. Dari 32 negara berpendapatan rendah, tiga perempatnya berhasil menurunkan tingkat kematian bayi dan balita serta kejadian gizi buruk dan kekurangan berat badan akut, khususnya di wilayah pedesaan.⁴⁰ Dan, sejak tahun 1990, empat per lima dari negara-negara tersebut mengalami perbaikan tingkat kehadiran di sekolah, terutama di pedesaan.⁴¹ Baik wilayah perkotaan maupun pedesaan telah mencapai kemajuan menuju Tujuan Pembangunan Milenium (*Millenium Development Goals*—MDG).

Konvergensi atau penyatuan kota-desa lebih lekas terjadi di wilayah-wilayah subnasional yang lebih kota. Baik di Cina maupun di Filipina, disparitas pendapatan desa-kota yang lebih rendah terjadi di dalam provinsi-provinsi kota (lihat Figur 1.11). Di Cina, relasinya berbentuk kurva naik selama dasawarsa lalu sehingga, secara umum, disparitas kota-desa meningkat dari waktu ke waktu, sejalan dengan tahap pembangunan awal yang dijalani Cina yang ditandai oleh urbanisasi yang cepat. Di India, gap harapan hidup kota-desa yang lebih kecil ditemukan di negara-negara bagian yang lebih kota baik

Tabel 1.3 Disparitas layanan dasar desa-kota menyempit seiring pembangunan

Persentase penduduk perkotaan (Rata-rata PDB per kapita)	Disparitas dalam akses ke air bersih (persentase poin)	Disparitas dalam akses ke sanitasi (persentase poin)	Contoh negara-negara dalam sampel
75% atau lebih tinggi (Rata-rata PDB per kapita: \$21.602)	8	8	Amerika Serikat, Norwegia, Swiss, Spanyol, Jerman, Kanada, Meksiko, Cile, Brasil, Argentina, Gabon, Venezuela, Djibouti, Lebanon, Yordania, Inggris
50%-70% (Rata-rata PDB per kapita: \$9.672)	15	20	Estonia, Panama, Turki, Hungaria, Ekuador, Kolombia, Malaysia, Siria, Azerbaijan, Afrika Selatan, Rep. Kongo, Aljazair, Tunisia, Bolivia
25% atau lebih rendah (Rata-rata PDB per kapita: \$2.585)	24	26	India, Rep. Yaman, Madagaskar, Cad, Tajikistan, Bangladesh, Tanzania, Kenya, Nepal, Kamboja, Malawi, Uganda, Sri Lanka, Bhutan

Sumber: Bank Dunia 2007.

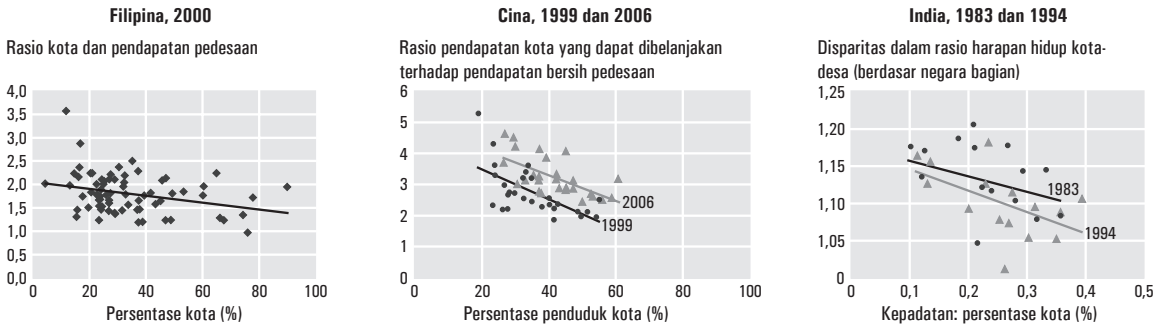
Catatan: Disparitas menunjuk pada persentase poin perbedaan antara wilayah perkotaan dan pedesaan.

pada 1983 maupun 1994. Tetapi secara keseluruhan, relasinya menunjukkan kurva menurun dari waktu ke waktu.

Kawasan kumuh—divergensi dan konvergensi dalam kota

Di negara-negara miskin, tingkat kehidupan yang lebih tinggi tidak mampu menghapuskan kemiskinan dan kepapaan. Disparitas yang terjadi di dalam kota-kotanya pun bisa jadi cukup lebar. Di Nairobi, tingkat kemiskinan yang tinggi terjadi di pusat kota, tetapi di bagian-bagian lain dan pinggiran kota jauh lebih rendah (lihat Figur 1.12). Di Mombasa, kota terbesar kedua di Kenya, pembagian geografis tingkat kemiskinan terlihat sangat mencolok (lihat Peta 1.2). Disparitas internal tingkat kemiskinan juga terjadi di kota-kota di Afrika Selatan. Daerah pantai Cape Town tingkat kemiskinannya rendah, tetapi di pusat kotanya, tingkat kemiskinannya lebih tinggi. Serupa dengannya, Johannesburg-Pretoria-Tshwane dan Durban memiliki disparitas yang sangat kentara. Namun, geografi kemiskinan

Figur 1.11 Bahkan di tingkat subnasional, disparitas desa-kota turun ketika kepadatan meningkat



Sumber: Balisacan, Hill, dan Piza 2007; Yao 2007; Cali 2008.

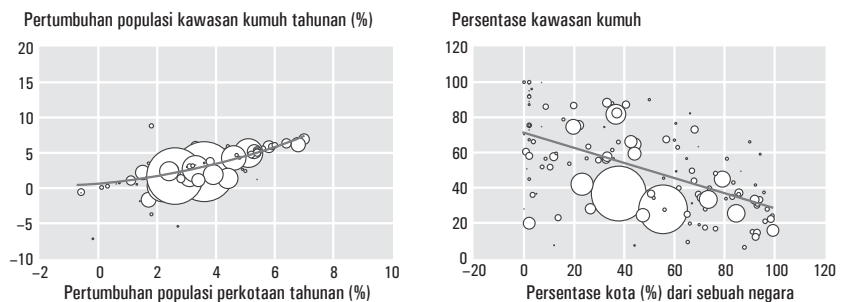
di Durban berbeda dari kemiskinan di Cape Town dan Johannesburg: tingkat kemiskinan, secara umum, lebih tinggi di luar perbatasan kota daripada di dalam kota.

Tanda paling jelas terjadinya disparitas di dalam kota adalah adanya permukiman kumuh. Kawasan kumuh merupakan daerah permukiman sangat padat berkualitas buruk yang terletak di wilayah yang kurang terlayani secara baik. Mereka tidak mendapatkan layanan umum dan infrastruktur dasar tersebut karena pemerintah kota, departemen terkait, dan penyedia layanan umum tidak mampu atau enggan memberikan layanan publik di kawasan kumuh, umumnya karena permukiman semacam itu sifatnya informal dan ilegal.⁴² Jadi, standar hidup, khususnya kesehatan, keamanan, dan sanitasi, di kawasan

kumuh lebih rendah daripada di permukiman di sekitarnya. Gambaran anekdotal tentang kawasan Dharavi di Mumbai, yang diyakini sebagai kawasan kumuh terbesar di Asia, menyebut “mungkin satu juta warga ... berjejal-jejal di kawasan seluas lapangan bola dan hanya dengan dipisahkan oleh papan rendah, petak semen, dan besi tua ... sebuah keluarga beranggotakan 12 orang tinggal di sebuah kamar seluas 3 meter persegi.” Di Shiva Shakti Nagar, yang lagi-lagi terletak di Mumbai, satu keran air umum dipakai oleh kurang-lebih 100 orang.⁴³

Pertumbuhan kawasan kumuh di kota-kota besar merupakan karakteristik urbanisasi yang cepat. Oleh karena pertumbuhan penduduk yang pesat tidak dapat diakomodasi dengan baik, kawasan kumuh dan permukiman liar

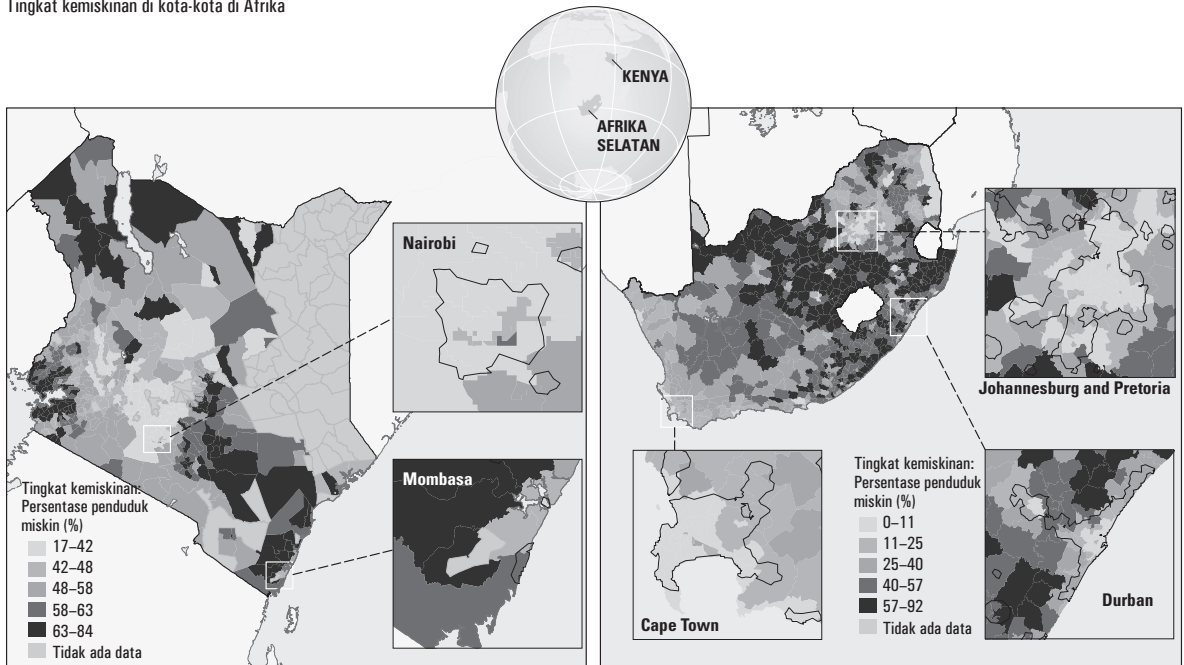
Figur 1.12 Kawasan kumuh bertambah seiring laju urbanisasi, lalu menyusut ketika persentase kota meningkat



Sumber: Kilroy 2008.

Peta 1.2 Pembagian Lokal—disparitas geografis dalam kota bisa jadi cukup besar

Tingkat kemiskinan di kota-kota di Afrika



Sumber: The Poverty Mapping Project, Universitas Kolombia, menggunakan data dari Alderman, dkk (2002), Statistik Afrika Selatan, Biro Pusat Statistik, Kenya; dan Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional, Kenya.

tumbuh dengan subur dan semakin besar. Hal ini merupakan salah satu pemicu meningkat dan meluasnya disparitas kesejahteraan di dalam wilayah perkotaan. Pembangunan—baik ekonomi maupun institusional—serta infrastruktur yang lebih baik, dikombinasikan dengan intervensi yang terfokus, pada gilirannya akan mempersempit disparitas standar hidup di perkotaan.

Kawasan kumuh merupakan bagian dari urbanisasi yang cepat, dan adalah hal yang lazim bahwa seperlima sampai sepertiga penduduk perkotaan di negara-negara berkembang saat ini tinggal di kawasan semacam itu (lihat Figur 1.12).⁴⁴ Goiãna, ibu kota negara bagian Goiãns di Brasil, sebuah kota berukuran menengah dengan penduduk sebanyak 40.000 pada tahun 1950, kini merupakan kota yang dihuni oleh lebih dari 1 juta warga. Dari lebih sejuta jiwa

tersebut, banyak di antara mereka tinggal di kawasan-kawasan kumuh kota.⁴⁵ Sejak 1950, penduduk Delhi telah meningkat lebih dari sepuluh kali lipat; dari 1,4 juta jiwa menjadi 15,6 juta.⁴⁶ Pertumbuhan itu dibarengi oleh meningkatnya jumlah kluster kawasan kumuh dari 200 menjadi 1.160.

“Tidak ada tempat yang lebih kotor dan menjijikkan. Jalannya sempit dan berlumpur, udaranya pun dipenuhi bau tidak sedap.... Jalan dan halaman yang kotor, yang di sana-sini menjadi gang-gang jalan utama, menuju ke gubuk reot nan kecil, di mana orang-orang mabuk, laki-laki dan perempuan, berkubang dalam kenajisan.” Sebuah gambaran kontemporer tentang kawasan kumuh di negara-negara berkembang seperti Kibera atau Huruma di Nairobi, Washington di Abidjan, Majboor Nagar atau Kanchan Puri di Delhi, San Fernando di Buenos Aires, atau Rocinha

KOTAK 1.6. *Kawasan kumuh, dulu dan kini*

Istilah “kawasan kumuh”, atau dalam bahasa Inggris “*slum*”, yang kiranya berasal dari kata dalam bahasa Inggris atau Jerman kuno yang berarti *tempat yang pembuangan airnya buruk* atau yang *berlumpur*, disematkan pada perumahan di awal revolusi industri di Kerajaan Inggris sebelum rel kereta api ada, ketika kanal-kanal menjadi saluran transportasi berbagai barang berat di seluruh penjuru negeri. Selama masa industrialisasi Inggris yang pesat, kebanyakan pabrik dibangun di samping kanal, saluran utama untuk mentransportasikan batu bara bagi mesin uap mereka serta berbagai input produksi lain.

Para pekerja miskin, yang bermigrasi untuk mencari pekerjaan di pabrik, tidak mungkin harus menempuh perjalanan jauh dari dan ke tempat kerja mereka. Sebelum ada trem listrik, moda-moda transportasi yang lain mahal. Maka, para pekerja tinggal di dekat pabrik. Perumahan murah di dataran rendah yang buruk drainasenya bermunculan di sekitar pabrik. Perumahan tersebut sangat padat. Sanitasinya jauh dari memadai dan, dalam banyak kasus, bahkan tidak ada. Dan, kualitas udaranya juga buruk, terutama karena jelaga dan berbagai polutan lain. Buruh yang sakit adalah pemandangan yang biasa. Diare, tipus, dan penyakit pernapasan, serta cacar dan demam, memangkas harapan hidup mereka yang dilahirkan di kota sampai 12 tahun bila dibandingkan dengan mereka yang lahir di wilayah-wilayah pedesaan.

Masalah kesehatan umum di kawasan-kawasan kumuh di Inggris tersebut memunculkan masalah kesehatan yang lebih luas yang akhirnya menyentuh pula kalangan di luar kaum buruh, dan

akhirnya mendorong tindakan politik yang kuat. Tetapi, alih-alih berusaha menghentikan lebih banyak pekerja yang ingin datang ke kota, atau membersihkan kawasan yang penuh dengan penyakit dan kemiskinan ini, pemerintah pada tahun 1870-an justru mengeluarkan undang-undang yang sangat ketat menyangkut pembangunan tempat tinggal, di mana di dalamnya dirinci soal dimensi jalan dan rumah, serta kewajiban bahwa semua tempat tinggal dihubungkan dengan sistem pembuangan yang belum lama selesai dibuat. Investasi besar-besaran yang dilakukan pemerintah dalam membangun saluran air, fasilitas pembuangan, dan kesehatan umum secara dramatis mampu menurunkan angka kematian di kota-kota di Inggris antara tahun 1874 dan 1907.

Terlepas dari kondisi yang buruk dan jorok itu, jutaan kaum migran terus saja berbondong-bondong meninggalkan desa mereka untuk menangkap peluang ekonomi yang ditawarkan kota di negara-negara miskin dan berpendapatan menengah. Walaupun bahaya kesehatan dan tingkat kematian merupakan masalah yang sangat besar di kawasan kumuh di banyak kota di Afrika, orang di sana tetap berdagang, bekerja, dan mengirimkan uang dalam jumlah yang besar ke rumah mereka di desa. Tantangan yang ada di hadapan para pembuat kebijakan dewasa ini sama dengan yang dihadapi oleh kaum Victorian di London: bagaimana menyangga aglomerasi ini dengan infrastruktur transportasi dan kesehatan umum yang lebih baik, agar manfaat yang ditawarkan pertumbuhan ekonomi dapat benar-benar dimanfaatkan.

Sumber: Satterthwaite, dkk, 2007; Crafts 2008; The Economist 2007.

di Rio de Janeiro? Bukan, ini merupakan kutipan dari *Parish Boy's Progress* karya Charles Dickens yang diterbitkan pada tahun 1838, dan mendeskripsikan Kota London yang bertumbuh pesat pada abad ke-19 (lihat Kotak 1.6).

London bukanlah satu-satunya kota besar atau wilayah urban di Inggris abad ke-19 yang memiliki kawasan kumuh yang luas. Perumahan yang sangat padat dan tanpa fasilitas yang memadai merupakan ciri yang lazim dari kota-kota industri di Inggris pada masa itu. Di Edinburgh, pertumbuhan penduduk yang cepat dan gelombang suburbanisasi yang pertama oleh kelas menengah zaman itu membuat, pada tahun 1860-an, pusat kota dipenuhi oleh kawasan kumuh yang luas dengan kepadatan penduduk hingga lebih dari seribu orang per hektar. Warga di kawasan ini tinggal di rumah-rumah petak sewa bertingkat dengan jalanan yang sempit, bau, dan gelap. “Perumahan semacam ini benar-benar tidak memadai dalam segala aspek—dalam hal kuantitas, kualitas, dan kenyamanan lingkungan, sekiranya kebutuhan pokok seperti air bersih dan pembuangan yang aman bisa dianggap sebagai kenyamanan.”⁴⁷ Terlepas dari kondisi nyatanya yang sangat memerihkan, kawasan kumuh rentan menjadi tempat bermulanya wabah seperti cacar dan muntaber serta memiliki tingkat kematian yang tinggi karena penyakit seperti diare, tipus, dan saluran pernapasan.⁴⁸

Kawasan yang dulunya kumuh, kini merupakan kota berkelas dunia. Inggris bukan satu-satunya negara industri yang menderita karena kawasan kumuh dan perbedaan intrakota selama fase-fase awal pembangunan dan urbanisasi yang cepat (lihat Kotak 1.7). Pola divergensi yang terstilisasi yang kemudian diikuti oleh konvergensi juga merupakan ciri khas negara-negara maju modern dewasa ini. Bagi berbagai kota di negara-negara ini, kawasan kumuh kini tinggal sebagai kenangan masa lalu. Berkat membaiknya pasar tanah, investasi

dalam infrastruktur, dan insentif yang tepat sasaran, disparitas kesejahteraan intrakota bisa dikatakan telah mengalami penyempitan, tetapi hanya pada tahap urbanisasi yang lebih lanjut. Malahan, bagi kota-kota “dunia” seperti London, New York, Paris, Singapura, dan Tokyo, kawasan kumuh bisa dilihat, sebagai hasil refleksi, bagian dari “rasa sakit saat tumbuh”. Inggris berhasil membersihkan kawasan Dark Satanic Mills setelah berjuang selama satu abad, dan jika ia mulai membersihkannya lebih awal, kelas pekerja justru akan menderita karena lambatnya pertumbuhan upah dan rendahnya konsumsi.⁴⁹

Kemunculan dan pertumbuhan kawasan kumuh pada tahap awal dan tahap menengah pembangunan suatu negara dapat dijelaskan dengan interaksi antara pasar tenaga kerja yang fungsional dan pasar tanah yang disfungsional. Pada fase urbanisasi yang cepat, pasar tenaga kerja mengisyaratkan permintaan tenaga kerja yang lebih tinggi di wilayah-wilayah perkotaan, permintaan yang muncul akibat pertumbuhan industri dan jasa. Tenaga kerja merespons dengan urbanisasi, baik ke kota besar maupun ke kota kecil.

Sebagai refleksi dari hal ini, orang-orang yang bermukim di berbagai kawasan kumuh di negara berkembang sering kali terlibat secara produktif, mencoba mengambil keuntungan dengan adanya peluang ekonomi yang ditawarkan kota. Dharavi di Mumbai memiliki 15.000 pabrik “gubuk” dan “pakaian, wadah, mainan, serta barang-barang daur ulang yang mereka produksi memberikan pendapatan sebesar jutaan dolar per tahunnya bagi pabrik.” Banyak warga permukiman kumuh mengawali bisnis mereka setelah pemerintah negara bagian memberi mereka hak terbatas atas tempat tinggal mereka pada

tahun 1976 dan mulai menyediakan air bersih serta listrik kepada mereka. Oleh karena terletak di antara rel kereta api utama kota dan dikelilingi oleh enam stasiun, Dharavi juga berfungsi sebagai titik penghubung transportasi Mumbai.⁵⁰ Pendeknya, kawasan-kawasan kumuh yang muncul di banyak negara berkembang sebagai rumah tangga berpendapatan rendah mendapatkan keuntungan karena adanya peluang kerja yang terkonsentrasi secara spasial dan sebagai bisnis mendapatkan keuntungan karena lokasi mereka yang terletak di lahan strategis. Konsisten dengan negara-negara industri dewasa ini, respons yang tepat bukanlah memperlambat, menghentikan, atau membalik urbanisasi. Yang harus dilakukan adalah menangani pasar tanah yang disfungsional.

Proses saling memengaruhi antara berbagai kekuatan pasar dan respons dari para pelaku pasar yang rasional semacam itu bisa dilihat di banyak negara Afrika Sub-Sahara. Tetapi, pasar tanah yang tidak efisien, sering kali terjadi karena perencanaan dan penetapan daerah perkotaan yang salah, hanya membuat pasokan lahan legal dan terjangkau untuk membangun perumahan agar bisa mengejar laju permintaan yang cepat menjadi terbatas dan tidak responsif.⁵¹

Perbedaan bagi negara-negara yang mengalami urbanisasi dewasa ini

Pada permulaan abad ke-19, setiap satu dari 10 orang di negara maju di Eropa tinggal di perkotaan berpenduduk 5.000 jiwa atau lebih.⁵² Dalam hal ini, paling tidak, sedikit saja yang berubah dari lima abad sebelumnya. Jadi, tinggal landas menuju urbanisasi selama abad berikutnya merupakan suatu perubahan yang dramatis dari masa sebelumnya.

KOTAK 1.7. *Banyak kota kelas dunia saat ini dulunya dikotori oleh kawasan kumuh*

“Di **Antwerp** dan di sebagian besar kota-kota kecil di Belgia permasalahan dasar dalam kaitannya dengan perumahan kelas pekerja adalah ... tiadanya sanitasi individual atau penyediaan air individual ... Tiga epidemi kolera akut pada abad ke-19 memiliki pengaruh yang sangat mengerikan atas berbagai kawasan ini ...”

“Permukiman kaum miskin **Baltimore** yang pertama terletak di tepi perairan. Berkali-kali, wabah demam kuning, malaria, kolera, dan demam tipoid menyapu kota. Epidemi ini secara khusus terkait dengan pemilihan lokasi bermukim kaum miskin di dataran rendah. Epidemi demam kuning tahun 1797, misalnya, disebut-sebut bermula dari air yang stagnan di teluk Fells Point dan menyebar ... ke gubuk-gubuk dan lapak-lapak di tepi Sungai Jones Falls dan kemudian ke kawasan kumuh lain di kaki Federal Hill.”

“Pada tahun 1890-an, para imigran Polandia menggantikan imigran Irlandia dan Jerman, menciptakan *ghetto* (bagian kota yang didiami terutama oleh golongan minoritas—*red*.) berdimensi baru. Satu tempat tinggal dihuni oleh enam sampai delapan keluarga, satu [keluarga] menempati satu kamar. Persediaan air diperoleh dari selang ledeng di halaman, dan kakus luar ruang berfungsi sebagai toilet ... Fells Point digambarkan oleh seorang pegawai kesehatan sebagai kandang Augean ... permukiman yang menjijikkan ... Saluran pembuangan yang terbuka, lahan yang ditumbuhi semak dan dipenuhi dengan abu dan sampah yang menggunung, kolong bawah rumah yang digenangi air hitam, rumah-rumah yang tak pernah disentuh kuas kapur atau pun sikat cat, dan tubuh-tubuh manusia yang selama berbulan-bulan tak mandi dan digosok sabun ataupun air ... kota itu adalah kota babi.”

“Kawasan kumuh **Dublin** merupakan salah satu yang terburuk di Eropa, hanya disaingi oleh **Glasgow**. Rumah-rumah kota yang tinggi, yang pada awalnya didirikan sebagai bangunan elegan bagi kaum kaya raya di abad ke-18, jatuh ke tangan kaum Tomae yang adalah tuan tanah yang tamak dan tak kenal belas kasih, yang memenuhinya sampai nyaris meledak dengan kaum miskin kota yang

menyedihkan dan menjijikkan. Keadaannya benar-benar jorok dan kotor, sangat hiruk-pikuk dan nyaris tanpa sanitasi apa pun.”

“Transformasi menyeluruh Katajanokka dari wilayah permukiman masyarakat berpendapatan rendah menjadi sebuah kawasan yang dikhususkan bagi kaum elite pegawai negeri dan borjuis merepresentasikan suatu pola pertumbuhan kota yang pertama kali terjadi di **Helsinki**. Daerah yang dulunya kumuh telah menjadi kawasan tempat tinggal yang prestisius bagi masyarakat kelas atas.”

“Di sini, dengan latar tanah pekuburan kaum papa, stasiun kereta api **Liverpool** dan **Leeds**, serta di belakangnya, *Workhouse*, “Penjara Bastille” di **Manchester**, yang ... merupakan tempat berkumpulnya kaum pekerja ... Berjalan melewati tepian sungai, di antara tonggak dan sempilan untuk mencuci, orang akan memasuki gubuk-gubuk berlantai satu dengan ruangan tunggal, yang kebanyakan lantainya tidak dikeraskan; dapur, ruang tamu, dan kamar tidur jadi satu. Di lubang semacam itu, yang luasnya tak sampai lima kali enam kaki, saya menemukan dua tempat tidur—dipan dan kasurnya!—yang, bersama tangga dan serupa-cerobong, sudah memenuhi seluruh ruang. Di beberapa gubuk yang lain, saya tidak melihat apa pun, sementara pintunya terbuka, dan para penghuninya tampak duduk bersandar padanya. Di mana-mana sebelum pintu itu rusak dan lapuk; lantai di bawahnya tak terlihat tapi hanya dirasakan, di sini dan di sana, dengan kaki.”

Kawasan kumuh paling kotor di **Melbourne**, Little Bourke Street ... pada tahun 1880-an ... sangat padat, hiruk-pikuk, dan ramai ... Lorongnya dipenuhi segala jenis timbunan sampah, cairan yang menggenang, gombal yang membusuk, dan kotoran lain. Bau tak sedap yang sangat menyengat menguar dari tumpukan tersebut ... tumpukan yang menjijikkan ... terdedah dan dibiarkan membusuk serta menebarkan aroma tengiknya ke udara.”

“Sekitar 200 tahun yang lalu, kawasan Lower **Manhattan** dihiasi oleh sebuah danau seluas lima are bernama *The Collect* ... Namun,

pada pertengahan 1700-an, pinggiran *The Collect* dipenuhi oleh rumah jagal dan tempat penyamakan kulit. Sampah dari usaha yang mengerikan ini dibuang langsung ke danau dan semakin banyak industri, semakin banyak sampah, mengikuti dengan cepat. Pada 1800, *The Collect* tak lebih dari genangan air yang menyebarkan bau busuk. Pada tahun 1813, danau tersebut telah sepenuhnya kotor dan pada 1825 sesuatu yang benar-benar baru berdiri di atasnya—kawasan kumuh yang pertama di **Amerika**, *Five Points*.”

“Meskipun kini merupakan kawasan yang sangat mahal di **Paris**, pada masa Victor Hugo, ia merupakan kawasan kumuh, dekat dengan Penjara Bastille.”

“[P]engacara Derville memasuki kawasan kumuh Saint Marceau, daerah paling miskin di pinggiran **Paris**. Dengan menggunakan keretanya untuk menyusuri lorong-lorongnya yang jorok, dia tiba di sebuah bangunan yang hampir runtuh, seluruhnya terbuat dari material bekas dan disusun tanpa perencanaan yang baik, di mana Kolonel Chabert hidup bersama lembu, kambing, kelinci, dan keluarga miskin mantan tentara resimen yang kini berganti pekerjaan menjadi tukang susu, Vergniaud. Di sana, Kolonel itu tinggal di sebuah ruangan terpisah dengan lantai tanah dan kasur jerami. Sebuah pipa rokok dan salinan *Les Bulletins de la Grande Armée* merupakan satu-satunya barang miliknya.”

“Antara tahun 1815 dan 1851, penduduk **Prancis** tumbuh dari 29 menjadi 36 juta jiwa ... kota-kotalah yang menyerap ribuan kaum migran yang tidak dapat menemukan pekerjaan di desa ... Tetapi, persoalannya adalah tidak ada cukup banyak pekerjaan. Pengangguran dan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi menciptakan kondisi hidup yang sangat menyedihkan. Hanya satu dari lima rumah memiliki air yang mengalir. Pada tahun 1832, wabah kolera membunuh sekitar 20.000 warga Paris.”

“Seperti banyak kota lain di Eropa, **Paris** menderita kekurangan perumahan yang akut pasca-perang. Dari 17 kawasan kumuh yang rencananya akan dibersihkan, sebagian

KOTAK 1.7. *Banyak kota kelas dunia saat ini dulunya dikotori oleh kawasan kumuh (lanjutan)*

besarnya masih berdiri hingga tahun 1950-an.”

“Salah satu pelanggaran terhadap martabat manusia yang paling mengerikan dalam industrialisme Cina adalah pembiaran atas para pekerja untuk tinggal di kawasan-kawasan kumuh di dalam distrik pabrik ... begitu mengerikan dan memuakkan ... di **Shanghai** ... Sama sekali tidak disediakan fasilitas saniter, dan lorong-lorong antara perumahan yang berjajar bisa dikatakan merupakan kakus terbuka. Tingkat kepadatannya sudah sampai pada tahap yang menyesakkan. Banyak anak yang tumbuh di kawasan yang jorok ini memiliki luka yang tak pernah sembuh karena kotoran dan ketidakacuhan pada kesehatan badan.”

“Dalam waktu 15 tahun antara 1930 dan akhir perang, penduduk **Singapura** meningkat dua kali lipat menjadi satu juta jiwa. Ledakan penduduk tersebut telah menyebabkan kekurangan perumahan hingga pada proporsi epidemik. Satu ruko kecil bisa dihuni oleh sampai 100 orang. Rata-rata ruang hidupnya adalah 9 kali 9 kaki, hampir seukuran sel penjara. Banyak orang tinggal di kamar petak yang gelap, bau, tanpa jendela, dan tanpa akses ke udara segar. Layanan publik, seperti pembuangan limbah, air, dan listrik, telah dibangun untuk komunitas yang besarnya sepertiga dari yang ada saat itu. Kondisi fisik dari banyak rumah yang ada sungguh memprihatinkan.”

“Semua *ghetto* yang ada di **Tokyo** pada tahun 1920-an merupakan produk dari pembangunan perkotaan **Tokyo** dan pertumbuhan ekonomi Jepang modern ... Ukuran *ghetto-ghetto* yang sangat besar itu sungguh menakjubkan ... Kantong-kantong kemiskinan bermunculan kembali di seluruh penjuru metropolis Tokyo setelah Perang Dunia Kedua, bahkan di tengah-tengah kota lama Tokyo.”

Sumber: Belgia: Lis; Baltimore: Garret 2002; Dublin: Kearns 2006; Helsinki: Mäkinen; Manchester: Engels 1845; Melbourne: Mountford; Manhattan: Baker 2001; Paris: Sanderson, Villon 2000, *The Economist*; Shanghai: Schwennig 1927; Singapura: Baker 1999; Tokyo: Koji 1969.

Laju dan Pola Urbanisasi Serupa

Urbanisasi dimulai di Inggris. Pada 1800, persentase kota Inggris adalah 19,2 persen; sekitar dua kali lipat dari rata-rata Eropa. Tetapi, selama dua dasawarsa pertama abad itu, jumlah orang yang tinggal di wilayah perkotaan telah naik dua kali lipat. Menjelang tahun 1820, persentase kotanya telah mencapai 40 persen. Pada akhir abad ke-19, tujuh dari setiap 10 rakyat Inggris tinggal di perkotaan. Arus urbanisasi yang terjadi di Inggris tersebut diikuti oleh negara-negara industri awal lain di Eropa. Di paruh kedua abad ke-19, urbanisasi terjadi tidak hanya di dunia lama, tetapi juga dialami oleh Amerika Serikat dan Kanada. Menjelang meletusnya Perang Dunia I, empat dari setiap 10 orang Amerika tinggal di wilayah perkotaan berpenduduk 5.000 jiwa atau lebih; padahal baru 60 tahun sebelumnya, rasionya masih satu berbanding 20.

Jadi, sekiranya ada sesuatu yang berbeda bagi negara-negara yang saat ini mengalami urbanisasi, hal itu pasti bukan terletak pada lajunya. Malahan,

laju rata-rata urbanisasi di negara-negara berkembang selama kurun waktu 1985–2005 sangat mirip dengan rata-rata di negara-negara Eropa dan Amerika Utara⁵³ antara 1880 dan 1900 (lihat Figur 1.13).⁵⁴ Bagi negara-negara yang lebih dulu mengalami urbanisasi, rata-rata peningkatan absolut dalam persentase kota mereka selama kurun waktu 20 tahun adalah 7,7 persentase poin, sementara untuk negara-negara yang mengalaminya lebih belakangan, median dan mean absolutnya, secara berturut-turut, meningkat sebesar 7,1 dan 8,0 persentase poin. Laju urbanisasi di antara kebanyakan negara yang mengalaminya dalam dua dasawarsa pertama abad ke-19 menempati kuartil tertinggi dalam distribusi laju urbanisasi kontemporer.

Volume urbanisasi lebih besar untuk negara-negara yang mengalaminya saat ini

Lalu, apa yang berbeda? Satu perbedaannya adalah penduduk perkotaan di negara-negara berkembang

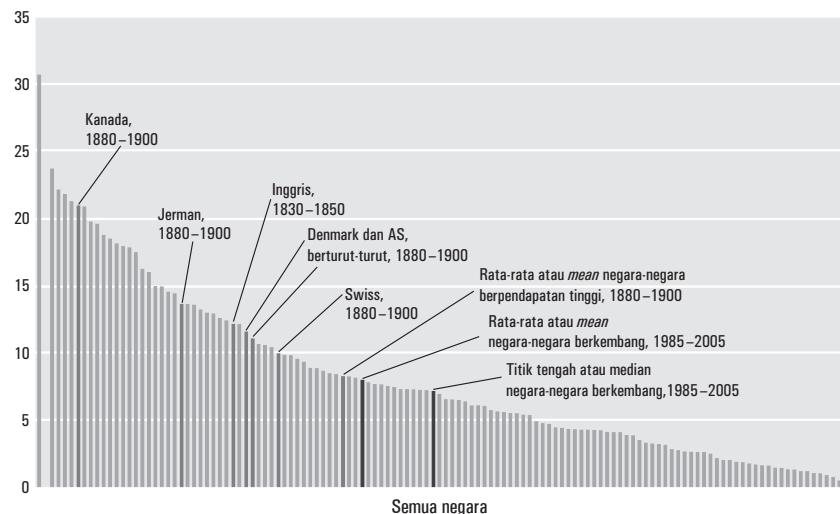
meningkat secara absolut dalam beberapa dasawarsa terakhir. Ini tidak pernah terjadi sebelumnya. Negara-negara berkembang dewasa ini memiliki jumlah penduduk yang lebih besar daripada negara-negara industri pada abad ke-19 dan awal abad ke-20. Penduduk perkotaan saat ini, yang diperkirakan sebanyak 3,3 miliar jiwa, jauh lebih besar daripada total penduduk dunia pada tahun 1960, misalnya. Penduduk kota butuh waktu lebih dari 10 tahun untuk bisa mencapai jumlah 1 miliar pada tahun 1960. Selanjutnya, untuk mencapai dua miliar, mereka butuh waktu 25 tahun sedangkan untuk menjadi 3 miliar hanya butuh waktu 18 tahun.⁵⁵ Menurut proyeksi PBB, hanya perlu waktu 15 tahun untuk menjadi empat miliar.⁵⁶ Di Asia Timur sendiri, 500 juta orang akan bergabung ke dalam 750 juta kaum perkotaan yang ada saat ini dalam 25 tahun yang akan datang. Secara esensial ini berarti akan menambahkan satu Kota Paris atau Kuala Lumpur setiap bulannya.

Antara 1985 dan 2005, Cina menambah 225 juta orang ke berbagai kota besar dan kecilnya, hampir sama dengan total penduduk Amerika Serikat. Namun demikian, dalam kurun waktu yang sama, peningkatan absolut persentasi kota di Cina hanya menduduki peringkat ke-15. Di India, selama dua dekade penduduk yang tinggal di kota besar dan kota kecilnya meningkat sebanyak 137,8 juta; jumlah itu sama dengan jumlah penduduk Jerman atau Italia.

Negara-negara berkembang dewasa ini memiliki rata-rata peningkatan populasi perkotaan mereka sebanyak 8,3 juta selama kurun waktu 1985–2005, hampir tiga kali lipat peningkatan populasi di banyak negara Eropa dan Amerika Utara yang sekarang memiliki tingkat pendapatan tinggi antara tahun 1880 dan 1900. Namun demikian, jika Cina dan India tidak dimasukkan dalam hitungan, rata-rata peningkatan populasi perkotaan dalam dasawarsa terakhir hanyalah 4,4 juta, sekitar 50 persen

Figur 1.13 Laju urbanisasi memiliki presedennya

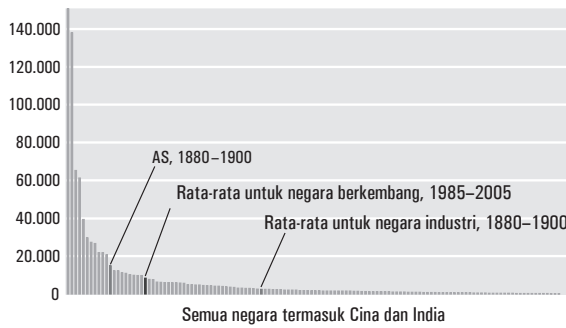
Perbedaan persentase poin dalam populasi kota, 1985–2005 (kecuali dikhususkan)



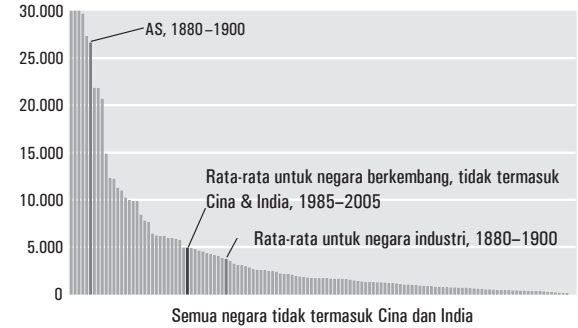
Sumber: Kalkulasi tim Laporan Pembangunan Dunia berdasarkan data dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (2006); data rata-rata historis untuk Kanada, Inggris, dan negara-negara industri lain diambil dari Bairoch dan Goertz (1986) dan Dumke (1994).

Figur 1.14 Peningkatan populasi di wilayah-wilayah perkotaan negara berkembang jauh lebih besar

Perubahan dalam populasi perkotaan (ribuan), 1985–2005



Perubahan dalam populasi perkotaan (ribuan), 1985–2005



Sumber: Kalkulasi tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 berdasarkan data untuk 1985–2005 dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (2006c) ditambah data historis dari Bairoch dan Goertz (1986).

lebihnya dari rata-rata peningkatan populasi kota negara-negara Eropa dan Amerika Utara selama 1880 hingga 1900 (lihat Figur 1.14).⁵⁷

Sehubungan dengan itu, ukuran kota-kota megapolitan di banyak negara berkembang saat ini belum bias dijadikan contoh dalam hal ukuran. Sepanjang abad ke-19, kota terbesar di dunia adalah London. Tetapi, penduduknya pada tahun 1900 yang berjumlah 6,6 juta jiwa hanya sepertiga dari Mumbai atau New Delhi modern, dua kota terbesar di kelompok negara berpendapatan rendah. London tahun 1900 dan, malahan, London saat ini juga lebih kecil daripada Shanghai (10 juta), kota terbesar di kelompok negara berpendapatan menengah, dan beberapa yang lain (Kairo, Jakarta, dan Manila). Dengan jumlah penduduk 22 juta jiwa, Mexico City, kota terbesar di kelompok negara berpendapatan menengah ke atas, tiga kali lebih besar daripada London pada awal abad ke-20.

Penduduk kota dewasa ini menikmati pendapatan privat yang lebih tinggi dan layanan publik yang lebih baik

Indikator kesejahteraan kota-kota dewasa ini, baik pendapatan maupun nonpendapatan, lebih baik daripada

wilayah pedesaan. Pada tahun 2000, angka kematian bayi di Malawi pedesaan adalah 117 per 1.000 kelahiran hidup, sementara di Malawi perkotaan sebesar 83. Benin perkotaan jauh lebih baik daripada Benin pedesaan dalam menekan angka kematian balita, dan menurunkan kejadian infeksi diare dan saluran pernapasan akut.⁵⁸ Kaum perempuan perkotaan Uganda lebih terlindungi dari anemia atau malnutrisi. Indikator-indikator kesehatan yang lebih baik itu kembali terlihat di wilayah-wilayah perkotaan di berbagai negara berkembang di segenap belahan dunia—mulai dari Cad dan Kamerun di Afrika Sub-Sahara, sampai Nepal di Asia Selatan, Kazakhstan di Asia Tengah, Nikaragua di Amerika Latin, serta Maroko dan Mesir di Afrika Utara dan Timur Tengah.⁵⁹

Tetapi, hal yang sebaliknya juga terjadi di negara-negara yang mengalami urbanisasi cepat pada abad ke-19 dan awal abad ke-20. Kaum migran ke kota memang dapat mengharapkan standar hidup material yang lebih baik, tetapi hal itu harus dibayar dengan tingkat kesehatan yang lebih buruk dan harapan hidup yang lebih pendek bagi mereka dan anak-anak mereka. Pada tahun 1881–1891, harapan hidup pada waktu

kelahiran adalah 51 tahun di wilayah pedesaan di Inggris dan Wales, tetapi hanya 44 tahun di London dan 39 tahun di kota-kota besar lain.⁶⁰ Di Inggris tahun 1850-an, angka kematian bayi di kota-kota dengan populasi lebih besar daripada 100.000 jiwa, yakni 196 per 1.000 kelahiran hidup, jauh lebih tinggi daripada di pedesaan yang sebesar 138 per 1.000 kelahiran hidup.⁶¹

Bahkan sampai pada tahun 1937 pun, George Orwell menganggap tepat untuk mencirikan kota-kota industri sebagai tempat di mana “orang selalu merasa bahwa asap dan kotoran harus terus ada dan bahwa tidak ada bagian dari permukaan bumi dapat menghindarinya.”⁶² Tidak mengejutkan, karenanya, bila ketiadaan penyakit saluran pernapasan yang disebabkan oleh kualitas udara yang buruk di kota mampu menghasilkan harapan hidup 4,7 tahun lebih panjang di Inggris dan Wales tahun 1861–1870. Terbasminya penyakit kolera, diare, disentri, dan tipus, membuat harapan hidup 1,7 tahun lebih panjang, dan tanpa wabah cacar dan demam merah, yang lazim di kota-kota industri, harapan hidup diperpanjang hingga 2,3 tahun.⁶³ Demikianlah, pada tahun 1830-an, meskipun para pekerja di London mendapatkan premi upah real perkotaan sebesar 67 persen, sebagian besar dari premi ini dipakai sebagai kompensasi atas berbagai masalah kesehatan yang muncul karena kehidupan kota.⁶⁴

Di Jerman, selama paruh kedua abad ke-19, angka kematian bayi di wilayah pedesaan adalah sekitar 150 per 1.000 kelahiran hidup. Tetapi, Kota Berlin yang terus meluas memiliki angka kematian bayi tertinggi di wilayah Kaiserreich, sekitar 300 per 1.000 kelahiran hidup pada tahun 1860-an, dan sempat mencapai puncaknya yakni 410 per 1.000

kelahiran hidup pada tahun 1870-an. Gap kesejahteraan desa-kota tetap ada selama dasawarsa abad ke-19.⁶⁵

Ketika perekonomian AS mengalami industrialisasi dan urbanisasi, orang yang tinggal di wilayah-wilayah padat penduduk pada pergantian abad ke-20 menjadi berisiko terkena berbagai penyakit infeksi dan parasitik. Pada tahun 1880, mortalitas di perkotaan (untuk orang dewasa) 50 persen lebih tinggi daripada mortalitas di pedesaan, dan dua dasawarsa kemudian, angka kematian perkotaan masih 18 persen lebih tinggi. Perbedaan angka kematian kota-desa lebih tinggi lagi untuk bayi dan anak-anak kecil. Untuk bayi, angka kematian di perkotaan 63 persen lebih tinggi pada tahun 1890 dan 49 persen lebih tinggi pada tahun 1900, sementara untuk anak-anak usia satu sampai empat tahun, angkanya berturut-turut adalah 107 dan 97 persen. Pada tahun 1900, umur harapan hidup kaum laki-laki 10 tahun lebih pendek di wilayah perkotaan daripada di pedesaan.⁶⁶

Indikator kesehatan kota besar dan kota kecil di negara-negara berkembang saat ini lebih baik daripada desa, sementara hal yang sebaliknya terjadi di negara-negara maju ketika mereka memiliki pendapatan yang sama pada abad ke-19, hal mana mencerminkan kemajuan dalam bidang kesehatan dan pengobatan umum, serta perbaikan dalam sistem pembuangan dan pengaliran air. Hal itu juga mencerminkan manfaat publik yang disediakan oleh kota-kota di negara berkembang saat ini. Jadi, keuntungan karena tingkat kepadatan yang tinggi tidak terbatas hanya pada diperolehnya pendapatan dan diciptakannya kekayaan—keuntungan tersebut juga dirasakan hingga sektor sosial.

Akibat adanya perbedaan sumber kesejahteraan privat dan publik ini, bukan hal yang mengejutkan bila kota-kota besar dan kecil di dunia sedang berkembang tumbuh dengan cepat. Yang mengejutkan adalah bahwa pergerakan ke arah kepadatan ini tidak berlangsung lebih cepat. Dan, implikasi kebijakannya? Setiap strategi untuk urbanisasi yang lebih baik dan lebih saksama harus memasukkan upaya untuk memperbaiki layanan publik di wilayah-wilayah pedesaan.

Jarak



Deng Xiaoping, yang secara luas dianggap sebagai arsitek kebangkitan Cina sebagai sebuah negara adidaya ekonomi, menekankan pentingnya keterbukaan terhadap pasar dunia. Dia juga menekankan pembangunan yang terpadu di wilayah-wilayah pesisir negeri, seperti Shanghai dan Guangzhou, sebagai jangkar yang menghubungkan dengan pasar dunia tersebut. Ketika ditanya mengenai disparitas kekayaan yang makin melebar antara wilayah pesisir dan pedalaman Cina, dia menjawab, “Jika seluruh Cina ingin makmur, beberapa [area] harus kaya sebelum yang lain.”

Bab ini menunjukkan bahwa semua pihak yang berhasil menjalankan agenda pembangunan menyetujui gagasan Deng tersebut. Akan tetapi, kebijaksanaan yang terkandung di dalam pandangannya tersebut sering kali luput dari pikiran dan perhatian para pemimpin dunia berkembang, bahkan beberapa yang dihormati sebagai kalangan visioner, sebagaimana yang akan ditunjukkan dalam bab-bab selanjutnya dari Laporan ini. Selama berpuluh-puluh tahun, “pertumbuhan yang berimbang secara spasial” telah menjadi mantra para pembuat kebijakan di banyak negara berkembang. Ia menjadi obsesi para perencana pembangunan di bekas Uni

Soviet (lihat Kotak 2.5 di bagian akhir bab ini). Dan, ia telah menjadi tujuan pemerintah-pemerintah dengan beragam warna politik mereka di Republik Arab Mesir, Brasil, India, Indonesia, Meksiko, Nigeria, Federasi Rusia, Afrika Selatan, dan banyak negara berkembang besar lainnya. Bahkan, ada komitmen yang kuat terhadap pembangunan yang berimbang secara spasial dalam sejarah ekonomi di banyak negara maju. Inggris menjalankannya antara akhir 1920-an dan 1980-an,¹ dan demikian pula Kanada antara akhir 1950-an dan akhir 1980-an.² Akan tetapi, dalam kasus ini, bahkan dengan popularitas kebijakan pembangunan yang berimbang ini, gagasan Deng tetap sah.

Sungguh, konsentrasi aktivitas ekonomi dan konvergensi standar hidup dapat terjadi secara paralel. Pembangunan di Amerika Serikat disertai oleh peningkatan konsentrasi aktivitas manufaktur yang cepat di area yang relatif kecil di belahan timur laut dan timur Midwest pada pergantian abad ke-20.³ Selama proses ini, pendapatan per kapita negara-negara bagian di AS (Amerika Serikat) tidak banyak mengalami pemerataan, jika tidak malah mandek.⁴ Saat ini, kurang lebih separuh dari populasi AS hidup di lima negara bagian saja,⁵ namun disparitas

pengangguran di antara negara-negara bagian relatif kecil sejak Perang Dunia II.

Konvergensi (semakin setaranya) standar hidup di Amerika Serikat terbantu oleh kesediaan para pekerja untuk “dicabut dari akar mereka” dan melakukan relokasi.⁶ Akan tetapi, indikator kesejahteraan dasar telah mengalami konvergensi, bahkan di negara-negara di mana kesediaan semacam itu tidak begitu besar, sebab pembangunan sering kali dibarengi oleh menyebarnya layanan publik. Contohnya adalah Prancis dan Jerman. Walaupun Paris menyumbang 28 persen dari produk domestik bruto (PDB) Prancis⁷ dengan hanya menggunakan 2 persen luas lahan negeri itu, angka kematian bayi di segenap penjuru Prancis tidak banyak berbeda. Daerah tertinggal semacam Lorraine memiliki angka tertinggi; 4,5 kematian per 1.000 kelahiran hidup pada 2005, tetapi ini pun tidak terlampaui jauh dari rata-rata nasional yang sebesar 3,8.⁸ Kawasan termaju di Jerman, Hamburg—yang memiliki kepadatan ekonomi (PDB) €114 juta per kilometer persegi—menikmati PDB per kapita yang besarnya dua kali lipat dari daerah tertinggal Mecklenburg-Vorpommern di bagian timur laut negeri dan kepadatan ekonomi lebih dari 100 kali lebih tinggi. Terlepas dari kepadatan ekonominya yang jauh berbeda antara kedua wilayah tersebut, tidak ada ketimpangan dalam kesejahteraan dasar. Jumlah dokter dan tempat tidur di rumah sakit per 1.000 orang, baik di Hamburg maupun Mecklenburg-Vorpommern sangat dekat dengan angka rata-rata nasional.⁹

Bab ini menampilkan fakta-fakta yang telah mengenai konsentrasi ekonomi di beberapa belahan suatu negeri, yang biasanya disebut “daerah

maju”, dan konvergensi standar hidup antara rumah-rumah tangga di daerah-daerah ini dan standar hidup rumah-rumah tangga di belahan yang jauh atau terpisah, yang disebut “daerah tertinggal” di negara yang sama. Di sini, diperkenalkan konsep jarak ekonomi yang terkait, tetapi tidak sama dengan jarak fisik. Bila dipadukan dengan kepadatan ekonomi yang didiskusikan di Bab 1, jarak [ekonomi] membantu mencirikan transformasi spasial yang menyertai pembangunan dan penting bagi pertumbuhan ekonomi yang cepat.

Temuan-temuan utama:

- ***Seiring pertumbuhan dan integrasi suatu negara secara internal, lokasi lebih penting bagi aktivitas ekonomi, tetapi tidak bagi kesejahteraan sosial.*** Massa ekonomi yang lebih besar (yang berakumulasi di mana perusahaan-perusahaan menjalankan produksi mereka) dan standar hidup yang lebih tinggi (tercermin dalam konsumsi rumah tangga, kemiskinan, dan akses ke layanan-layanan dasar) bukanlah dua hal yang secara spasial searti. Selama fase-fase awal pembangunan, infrastruktur dan layanan sosial cenderung terpusat di berbagai area yang memiliki massa ekonomi. Akan tetapi, seiring pertumbuhan dan integrasi internal suatu negara, perbedaan massa ekonomi antara daerah maju dan daerah tertinggal semakin tajam, sedangkan perbedaan standar hidup antara kedua daerah tersebut justru menjadi kabur.
- ***Konsentrasi spasial aktivitas ekonomi pada awalnya meningkat untuk kemudian menjadi stabil dan datar.*** Ketika perekonomian berubah dari agraris menjadi

industri, distribusi spasial manusia dan produksi ekonomi menjadi lebih padat. Dalam tataran negara, aglomerasi dan integrasi pinggir kota memunculkan wilayah metropolitan dan daerah maju yang ditandai oleh massa ekonomi yang padat. Proses ini pada akhirnya akan berhenti, dan distribusi spasial aktivitas ekonomi menjadi stabil.

- ***Disparitas spasial dalam standar hidup mengikuti pola U-terbalik, melebar di tahap-tahap awal pembangunan ekonomi, dan tetap tinggi untuk kurun waktu yang lama sebelum, secara pelan namun pasti, menyempit (mengalami konvergensi).*** Ketika sebuah negara mengalami tahapan industrialisasi, ia mengonsentrasikan modal sumber daya manusia dan fisiknya yang terbatas di area-area maju, yaitu yang memiliki potensi pertumbuhan tinggi. Daerah-daerah yang jauh dari kepadatan baru ini akan tertinggal. Disparitas spasial dalam produktivitas dan pendapatan ini bisa bertahan selama beberapa generasi, bahkan dengan tenaga kerja dan modal yang mobil. Sejarah menunjukkan adanya divergensi spasial yang “memandel” dalam standar hidup di negara-negara maju saat ini pada tahap awal pembangunan mereka, diikuti oleh konvergensi yang lambat, bertahun-tahun setelah mereka memperoleh pendapatan tinggi.¹⁰
- ***Kemajuan teknologi dan globalisasi telah meningkatkan potensi pasar di daerah-daerah maju pada negara berkembang, mengintensifkan konsentrasi dan menegaskan disparitas spasial.*** Walaupun kekuatan dasar yang membentuk geografi ekonomi internal negara-negara berkembang sama dengan

yang sebelumnya membangun area ekonomi negara-negara yang saat ini dikelompokkan sebagai negara maju, besarnya telah berubah. Pasar internasional yang lebih besar, transportasi yang lebih baik, dan teknologi komunikasi yang lebih canggih berarti bahwa daerah-daerah maju di banyak negara berkembang yang terbuka memiliki potensi pasar lebih besar daripada yang dipunyai negara-negara industri pada tahap awal pembangunan mereka. Jadi, kekuatan yang menghasilkan divergensi spasial antara daerah maju dan daerah tertinggal saat ini lebih kuat.

Definisi jarak

Kepadatan, yang didiskusikan di Bab 1, juga relevan di tataran negara. Konsentrasi aktivitas ekonomi yang lebih padat memperluas pilihan dan peluang. Konsentrasi juga menjamin potensi pasar yang lebih besar bagi pertukaran barang, jasa, informasi, dan faktor-faktor produksi. Bab ini mencermati disparitas dalam massa ekonomi dan kesejahteraan antararea di dalam negara, menghubungkan disparitas ini dengan jarak dari kepadatan ekonomi. Jadi, sementara Bab 1 membahas berbagai perubahan di skala lokal—di mana dimensi spasial yang paling relevan adalah kepadatan—bab ini mengupas transformasi spasial di skala nasional, di mana baik kepadatan maupun jarak merupakan hal yang relevan. Bab 3 akan menjelaskan bahwa meskipun kepadatan dan jarak juga penting bagi kawasan-kawasan di dunia, dimensi terpenting di skala internasional adalah pembagian—hambatan politis bagi aliran barang, kewirausahaan, manusia, dan informasi antarbangsa.

***Ketika burung gagak terbang?
Jarak sebagai konsep ekonomi,
bukan Euclidean***

Jarak menunjuk pada seberapa mudah atau sulit bagi barang, jasa, tenaga kerja, modal, informasi, dan gagasan melintasi ruang. Jarak mengukur seberapa mudah modal mengalir, tenaga kerja berpindah, barang diangkut, dan layanan disediakan antara dua lokasi. Jarak, dalam pengertian ini, merupakan sebuah konsep ekonomi, bukan semata-mata fisik. Walaupun jarak ekonomi secara umum terkait dengan jarak *Euclidean* (garis-lurus) antara dua lokasi dan fitur-fitur geografis yang memisahkan keduanya, relasinya tidak selalu langsung dan lurus. Satu alasannya adalah karena jarak untuk pertukaran barang tidak sama dengan jarak migrasi manusia.

Untuk perdagangan barang dan jasa, jarak mencakup waktu dan biaya moneter. Penempatan dan kualitas infrastruktur transportasi serta ketersediaan alat transportasi dapat secara dramatis memengaruhi jarak ekonomi antara dua area, meskipun jarak *Euclidean* antararea tersebut boleh jadi sama. Dua desa mungkin saja memiliki

jarak garis-lurus yang sama ke sebuah kota, tetapi yang satu dekat dengan sebuah jalan raya negara, sementara yang lain hanya dilalui jalan yang belum beraspal. Berdasarkan jarak garis-lurus semacam itu, sebagian besar wilayah di India terhubung dengan baik ke pasar-pasar daerah permukiman padat. Akan tetapi, banyak daerah di India kesulitan mencapai pasar karena waktu tempuh, yang sangat dipengaruhi oleh tipe dan kualitas jalan dan infrastruktur transportasi lain (lihat Peta 2.1).

Untuk mobilitas tenaga kerja, jarak juga mencakup “biaya fisik” karena keterpisahan dari wilayah yang sudah dikenalnya. Antara 1985 dan 1995, persentase migran di sebuah provinsi di Cina yang berasal dari provinsi lain turun ketika jarak antara kedua provinsi tersebut meningkat. Dan, terdapat biaya tambahan untuk migrasi antarprovinsi yang tidak bertetangga.¹¹ Jadi, seperti pada perdagangan, jarak ekonomi untuk migrasi juga terkait, tetapi tidak sama artinya, dengan jarak fisik. Dalam Laporan ini, yang dimaksud dengan tujuan atau destinasi adalah lokasi yang memiliki kepadatan ekonomi terbesar

Peta 2.1 Akses ke pasar sulit

Panel A. Berdasarkan jarak Euclidean



Panel B. Berdasarkan jarak ekonomi



Panel C. Jalan di daerah permukiman



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Warna yang lebih terang merepresentasikan akses yang lebih besar ke tempat-tempat yang memiliki massa ekonomi.

atau potensi pasar terbesar. Dengan demikian, jarak, merupakan metafora bagi akses ke pasar.

Hambatan-hambatan yang dibuat manusia, termasuk kebijakan, juga dapat meningkatkan jarak. Penutupan jalan dan barikade lokal—pungutan liar dan “uang keamanan”—adalah hal yang lazim ketika mengadakan perjalanan darat di banyak negara Afrika Sub-Sahara.¹² Dan, di mana otonomi politik daerahnya tinggi, fragmentasi teritorial biasa dijumpai dikarenakan adanya kebijakan proteksi yang dijalankan di tataran lokal. Peta 2.2 menunjukkan waktu ke permukiman manusia, dengan mengasumsikan sedikit atau tiadanya hambatan buatan manusia. Jarak bisa panjang, bahkan di negara-negara berpendapatan tinggi.

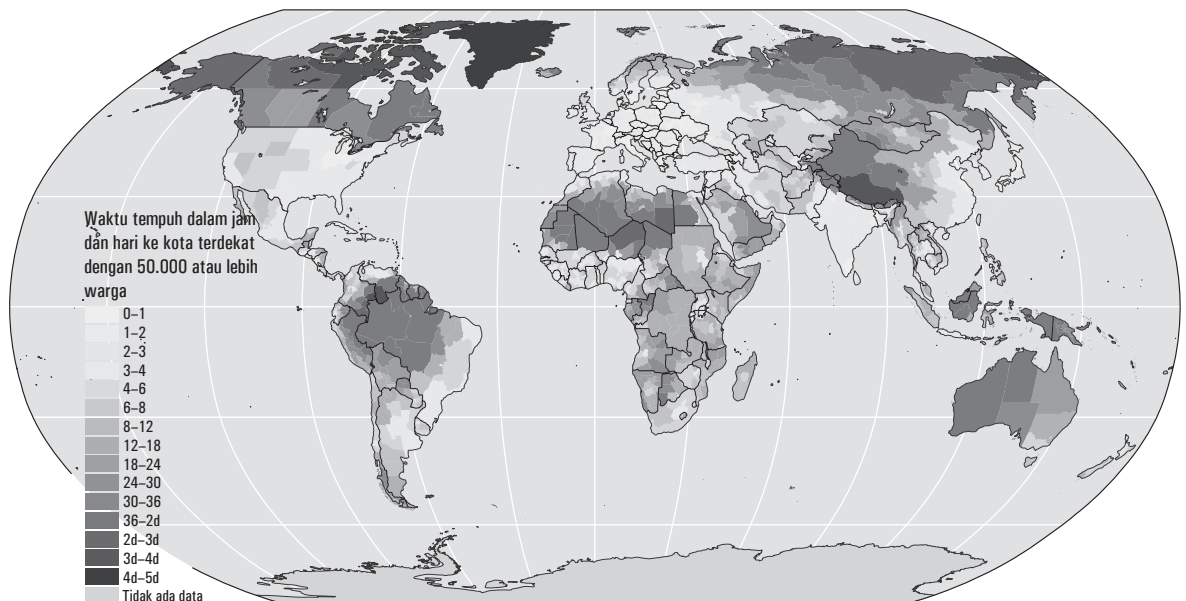
Lokasi-lokasi yang dekat dengan pasar memiliki keunggulan alam
Pemerintah-pemerintah provinsi di Cina pada tahun 1980 memiliki

kekuasaan administratif yang lebih besar berkat reformasi desentralisasi. Mereka menggunakan kekuasaan ini untuk melindungi perusahaan-perusahaan setempat—menaikkan tarif dan menerapkan larangan atas pengapalan dari provinsi lain. Impor antarprovinsi turun dari 50 persen PDB menjadi 38 persen antara 1992 dan 1997, sementara penyerapan atas barang lokal dalam provinsi naik dari 68 persen menjadi 72 persen. Besaran tersebut sama dengan barang yang melintasi perbatasan AS.—Kanada dan perbatasan internasional di Uni Eropa.¹³ Sistem *hukou* Cina yang mengatur registrasi rumah tangga permanen—mengaitkan tempat tinggal dengan akses ke barang-barang konsumen, peluang kerja, dan perlindungan sosial—membantu mengurangi migrasi internal.¹⁴

Jarak ke kepadatan memengaruhi pergerakan spasial barang, jasa, informasi, pengetahuan, dan manusia. Aktivitas laju (pergi-pulang ke tempat

Peta 2.2 Jarak bisa panjang bahkan di dunia maju

Waktu tempuh ke permukiman-permukiman padat, berdasarkan daerah administratif subnasional



Sumber: Kontribusi dari Andrew Nelson, lihat Uchida dan Nelson (2008) untuk laporan ini.

kerja), migrasi, telekomunikasi, arus informasi, dan pengapalan barang menghubungkan daerah asal dan daerah penerima. Kebanyakan interaksi spasial, seperti pembelajaran dan perdagangan, menguntungkan. Tetapi, beberapa yang lain membahayakan, seperti penyebaran penyakit. Faktor utama yang menentukan kuat-tidaknya interaksi ini adalah jarak. *First Law of Geography* yang ditulis oleh Waldo Tobler menyatakan bahwa “segala sesuatu terkait satu sama lain, tetapi hal-hal yang dekat memiliki hubungan yang lebih erat daripada hal-hal yang jauh.”¹⁵ Area-area yang lebih dekat dengan kepadatan ekonomi memiliki akses yang lebih mudah terhadap interaksi dan pertukaran yang menguntungkan.

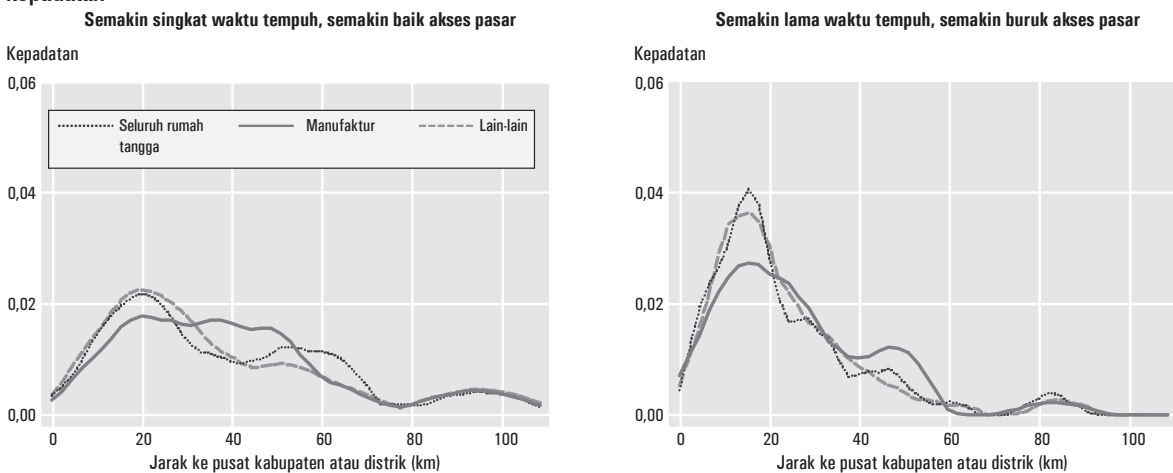
Di Indonesia, koneksi jalan yang lebih baik memperpendek waktu tempuh dan jarak ke pusat-pusat ekonomi, menciptakan wilayah aglomerasi yang lebih luas. Karena jalan yang baik dan akses yang lebih mudah ke pasar, desa-desa 60 kilometer dari pusat kabupaten memiliki aktivitas manufaktur yang sama padatnya dengan pusat kabupaten itu sendiri, dan daerah pinggiran yang terhubung dengan baik menjadi bagian

dari wilayah aglomerasi. Tetapi, di daerah pinggiran yang tidak memiliki jaringan jalan yang baik, kepadatan aktivitas ekonomi turun dramatis 25 kilometer dari pusat (Figur 2.1).

Keuntungan sampingan karena kedekatan dengan kepadatan terlihat baik di negara maju maupun berkembang. Di negara-negara manufaktur di Eropa, pertumbuhan produktivitas faktor total suatu area secara positif dan signifikan terkait dengan kepadatan produksi manufaktur di wilayah-wilayah sekitarnya. Dan, semakin cepat pertumbuhan permintaan wilayah-wilayah sekitar memberikan stimulasi, semakin cepat pula pertumbuhan produktivitas faktor total.¹⁶ Di Kanada, North York dan Waterloo, berkat kedekatannya dan berbagai universitas riset setempat, menjadi bagian dari jaringan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) Toronto. Perusahaan-perusahaan yang lebih dekat ke Toronto memiliki kinerja yang lebih baik daripada perusahaan-perusahaan yang jauh.¹⁷

Fenomena ini terulang di perekonomian yang sedang berkembang. Ketika suatu jaringan jalan tol luar kota

Figur 2.1 Aktivitas manufaktur di Indonesia berkembang pesat di area-area yang dari sisi jarak ekonomi lebih dekat dengan kepadatan



di Jakarta dibangun pada tahun 1980-an, banyak perusahaan pindah keluar dari pusat kota untuk menghemat lahan dan mengurangi polusi. Namun, mereka tetap berada dekat dengan kawasan metropolitan agar memiliki akses ke pasar yang besar.¹⁸ Pola yang sama, meskipun tidak terlampau tegas, berlaku di berbagai aglomerasi Indonesia lain, di mana pertumbuhan paling kuat terjadi di wilayah pinggiran di sekitar kota-kota besar.¹⁹ Di Brasil, industri bergerak keluar dari São Paulo yang padat menuju wilayah pinggiran yang upah buruhnya lebih rendah. Mengikuti koridor transportasi, industri ini bergerak keluar dari São Paulo menuju negara bagian tetangganya, Minas Gerais. Di Korea Selatan, desentralisasi manufaktur awal dari Seoul adalah menuju lokasi-lokasi pinggiran dalam jarak satu jam perjalanan darat. Baru pada tahun 1990-an, industri mengalami desentralisasi ke berbagai kota kecil dan wilayah pedesaan.²⁰

Cara alami untuk mengurangi jarak adalah mengajak orang untuk bermigrasi

Suatu daerah yang memiliki aktivitas ekonomi padat, melalui peluang pasarnya, mendorong perusahaan-perusahaan dan tenaga kerja untuk pindah ke sana. Menjawab insentif ini, perusahaan dan pekerja memperbesar peluang pasar yang tersedia di wilayah yang padat. Hasilnya adalah suatu proses yang sirkular dan kumulatif, di mana wilayah yang padat terus-menerus menarik pekerja dan perusahaan dari wilayah yang kalah atau kurang padat. Dalam proses ini, migrasi menyeimbangkan distribusi populasi terhadap disparitas spasial dalam kepadatan ekonomi. Usaha untuk menekan biaya yang terkait dengan jarak atau friksi spasial mendorong pergerakan

orang, perusahaan, dan gagasan—selain juga barang dan jasa—,dengan demikian, membawa daerah yang kurang berkembang ke dalam sistem produksi nasional. Dengan perdagangan, mobilitas orang kiranya menjadi mekanisme yang paling potensial untuk mengintegrasikan wilayah-wilayah dengan kepadatan ekonomi yang rendah dengan pasar-pasar yang ada di wilayah-wilayah dengan kepadatan ekonomi yang tinggi. Akan tetapi, agar migrasi internal ini mampu menghasilkan konvergensi dalam standar hidup, pergerakan populasi yang besar perlu ada sepanjang generasi.

Setiap tahun, sekitar 40 juta warga Amerika Serikat berpindah tempat tinggal, dan 8 juta orang pindah ke negara bagian yang lain.²¹ Alasan mobilitas ini adalah karena produksi ekonomi terkonsentrasi di beberapa belahan negeri saja (lihat Peta 2.3), dan agar memiliki akses ke kepadatan ekonomi ini biasanya orang harus pindah mendekatnya.

Orang yang pindah ke wilayah padat, secara ekonomis menyumbang produksi dan meningkatkan pendapatan mereka. Akan tetapi, mereka juga meningkatkan persaingan di antara para pekerja di area yang padat, mengurangnya di area yang tidak begitu padat, dan menyumbang bagi konvergensi standar hidup antara area-area berproduktivitas rendah dan area-area berproduktivitas tinggi. Di antara negara-negara industri dewasa ini, konvergensi yang paling dramatis terjadi antara tahun 1870 dan 1913, yang terutama digerakkan oleh arus besar-besaran manusia dari Eropa ke pasar-pasar yang baru di Asia dan Amerika. Bagi Irlandia, antara tahun 1851 dan 1908, migrasi massal ke luar negeri menyumbang setidaknya sepertiga bagi upaya mereka untuk mengejar upah real agar sama

dengan pekerja di Amerika Serikat dan Inggris—dengan cara mengurangi kompetensi di pasar tenaga kerja dalam negeri. Berhentinya upaya mengejar atau melakukan konvergensi di antara negara-negara industri pada masa antara dua perang dunia terutama disebabkan oleh kebijakan imigrasi yang lebih ketat.^{22,23}

***Kepadatan di daerah maju,
jarak untuk daerah tertinggal***

Area-area subnasional, bila diperbandingkan, idealnya didefinisikan menurut kriteria ekonomi yang memerhatikan kemampuan masing-masing untuk menampung pasar tenaga kerja dan zona-zona aktivitas ekonomi. Akan tetapi, data mengenai area-area ekonomi yang fungsional semacam itu sulit diperoleh.²⁴ Maka, wilayah subnasional lebih lazim didefinisikan berdasarkan batas-batas administratif atau politis. Definisi semacam itu bisa menghasilkan analisis ekonometrik yang bias (lihat Kotak 2.1), namun ada keuntungannya karena membawa pada pemahaman tentang kebijakan yang dijalankan di wilayah tersebut. Bab ini mengamati area yang didefinisikan secara administratif atau politis berdasarkan berbagai sumber data yang berbeda, mulai dari laporan nasional dan survei-survei rumah tangga hingga sel kisi terestrial seluas 1° lintang kali 1° bujur.

Dalam Laporan ini, wilayah yang maju memiliki kepadatan ekonomi tinggi, sementara daerah yang tertinggal mempunyai jarak yang jauh ke kepadatan. Suatu area punya kemungkinan lebih besar untuk menjadi daerah tertinggal jika ia semakin jauh dari wilayah maju, karena jarak yang semakin jauh dari kepadatan mengimplikasikan kurangnya integrasi ke dalam ekonomi wilayah maju. Hal yang sama juga menyiratkan terbatasnya akses ke pasar yang “kental”,

baik pasar modal, pasar tenaga kerja, pasar barang, pasar jasa, maupun gagasan, serta luapan pengetahuan dan informasi yang disediakan pasar-pasar tersebut. Daerah tertinggal biasanya merupakan bagian terencil dari suatu negara dengan satu atau lebih ciri berikut: kemiskinan yang tinggi, produktivitas dan pendapatan yang rendah, pengangguran yang tinggi, serta pertumbuhan yang stagnan yang secara tipikal merupakan kriteria yang digunakan pemerintah untuk mendefinisikan daerah tertinggal.

Di negara-negara berkembang, daerah tertinggal biasanya merupakan kawasan terencil di mana kebutuhan dasar, seperti akses ke sanitasi dan listrik, tidak terpenuhi. Di negara-negara maju, daerah tertinggal adalah lokasi dengan prospek pekerjaan yang lebih suram daripada wilayah maju, meski tidak ada perbedaan dalam kesejahteraan dasarnya. Jadi, jarak dan akses pasar, di dalam Laporan ini, mencakup beragam kriteria yang digunakan berbagai negara untuk mendefinisikan daerah tertinggal (lihat Kotak 2.2).

Diketahui bahwa jarak ke kepadatan merupakan penyebab rendahnya pendapatan per kapita, produktivitas tenaga kerja, dan upah real—dan tingginya tingkat kemiskinan serta pengangguran. Di Inggris, kepadatan ekonomi di London dan kawasan tenggara memberikan premi upah sebesar 18 persen, yang tidak dinikmati oleh wilayah-wilayah yang jauh di utara dan barat daya Inggris, Skotlandia, serta Wales.²⁵ Di Indonesia, potensi profitabilitas perusahaan-perusahaan tekstil dan sektor lain secara negatif terkait dengan jarak-ke-kepadatan: semakin jauh, semakin sedikit keuntungannya. Hal yang sama berlaku untuk jarak-ke-kepadatan di dalam negeri dan untuk jarak ke

pelabuhan internasional dan karenanya ke kepadatan yang ditawarkan pasar internasional.²⁶ Sekali lagi, daerah tertinggal yang tidak mampu menarik investasi dan tenaga kerja merupakan daerah yang jauh dari kepadatan.

Sebagaimana di negara-negara kaya dewasa ini, jarak ke kepadatan memengaruhi pendapatan di negara-negara pasar yang baru muncul. Di Cina, akses pasar yang baik menghasilkan upah individual yang lebih tinggi,

bahkan setelah dipangkas biaya individual, sektor, dan lain-lain yang terkait dengan provinsi, perbedaan biaya hidup, dan berbagai eksternalitas dalam modal sumber daya manusia.²⁷ Di Brasil, daerah-daerah tertinggal yang secara ekonomis jauh dari São Paolo dan pasar-pasar besar lain memiliki upah yang lebih rendah, dan upaya memperbaiki prospek pertumbuhan suatu daerah banyak bergantung pada keberhasilan untuk memotong jarak

KOTAK 2.1. Mendefinisikan suatu area: muskil atau NUTS?

Analisis kebijakan subnasional menggunakan data area mulai dari unit-unit sampel primer yang kecil sampai kabupaten dan negara bagian atau provinsi. Biasanya, area-area ini merupakan wilayah administratif atau politis, yang lebih mencerminkan karakteristik historis daripada pola saat ini. Misalnya, struktur administratif yang ada di negara-negara anggota UE umumnya terdiri atas dua tingkatan, seperti *länder* dan *kreise* di Jerman, *regions* dan *départements* di Prancis, *comunidades autonomas* dan *provincias* di Spanyol, serta *regioni* dan *provincia* di Italia. *Nomenclature of Territorial Units for Statistics* (NUTS) menyediakan sebuah klasifikasi tunggal unit-unit teritorial untuk menghasilkan statistik regional bagi UE. Dua tingkat administratif pertama di sebagian besar negara anggota setara dengan NUTS 2 dan NUTS 3. NUTS 1, unit lebih besar yang merepresentasikan kawasan sosioekonomi yang luas, sering kali tidak dijumpai keseajarannya dalam unit administrasi di negara-negara anggota UE.

Skala spasial mana yang dipakai, atau seberapa baik suatu area subnasional didefinisikan, tergantung pada persoalan dan informasi yang tersedia. Namun, pilihan itu dapat secara dramatis memengaruhi kesimpulan yang ditarik dari kajian terhadap kondisi-kondisi sosial dan ekonomi di berbagai negara yang berbeda—karena dua alasan:

- Pertama, suatu area tidak didefinisikan untuk mengingat persoalan-persoalan kebijakan. Sebagai contoh, perbedaan

tenaga kerja dan kemiskinan dalam-area bisa jadi sama besarnya dengan perbedaan antarwilayah. Perubahan apa pun yang terjadi di batas antar-area dapat memengaruhi hasilnya. Implikasi potensialnya secara ringkas disarikan oleh judul sebuah makalah yang telah menjadi klasik mengenai topik ini, “A Million or So Correlations Coeffisiens”.^a

- Kedua, temuan-temuan analitis bergantung pada agregasi atau skala spasial, kesalahan ekologis dalam memahami karakteristik individual berdasarkan data agregat. Kajian yang dilakukan oleh Robinson (1950) mengilustrasikan problem ini.^b Agregasi yang lebih luas akan menghasilkan perbedaan yang lebih kecil antar-unit-unit analisis—dan varian yang lebih sedikit. Jadi, hasilnya bisa jadi berbeda secara signifikan, bergantung pada ukuran

unit.

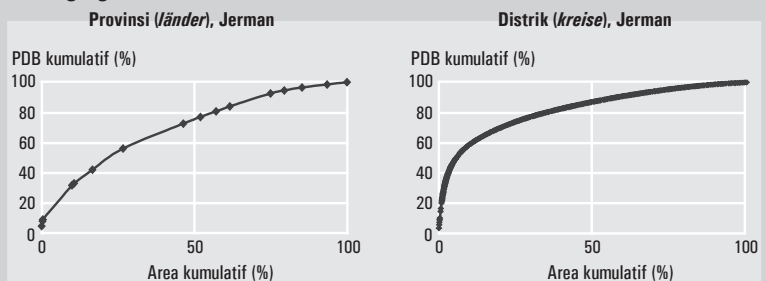
Figur di bawah ini menunjukkan kepadatan aktivitas ekonomi di 16 provinsi (*länder*) dan 439 distrik (*kreise*) di Jerman. Data yang mengalami agregasi sangat tinggi mengindikasikan bahwa 30 persen PDB dihasilkan di 10 persen wilayah negeri, sementara data yang lebih tidak teragregasi menunjukkan bahwa hampir 60 persen PDB dihasilkan di 10 persen yang sama. Informasi agregat bisa membantu, tetapi berhati-hatilah dengan biasanya.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009

a. Openshaw dan Taylor 1979.

b. Dengan menggunakan data tingkat negara bagian di Amerika Serikat, kajian tersebut menunjukkan bahwa proporsi orang yang terlahir di luar negeri berkorelasi positif dengan proporsi melek huruf dalam bahasa Inggris, menyiratkan bahwa orang-orang kelahiran Amerika asli cenderung buta huruf. Menganalisis relasi yang sama dengan menggunakan data individual menunjukkan korelasi negatif.

Skala spasial yang berbeda memberikan hasil yang berbeda karena adanya bias agregasi



Sumber: Estimasi didasarkan pada Nordhaus.

KOTAK 2.2. *Bagaimana negara maju dan negara berkembang mendefinisikan daerah tertinggal: sebuah survei cepat*

Di dalam Laporan ini, daerah tertinggal didefinisikan sebagai tempat yang jauh dari kepadatan. Bagaimana definisi ini bila dibandingkan dengan bagaimana para pembuat kebijakan di negara-negara berkembang dan maju, baik sekarang maupun dulu, mendefinisikan daerah tertinggal?

Biasanya, kriteria nasional yang digunakan pemerintah untuk mengklasifikasikan sebuah wilayah sebagai daerah yang “tertinggal”, “belum maju”, atau “terbelakang” terkait dengan strategi atau kebijakan eksplisitnya bagi pembangunan spasial atau regional. Kriterianya mungkin samar, mungkin juga saksama. Ia mungkin berkaitan dengan satu indikator tunggal kinerja ekonomi atau rata-rata tertimbang dari beberapa indikator sekaligus. Dan, kriteria tersebut bisa jadi mencerminkan definisi daerah tertinggal di berbagai skala spasial yang berbeda.

- *Kabur.* Kebijakan regional Inggris pada tahun 1980-an mengklasifikasikan daerah tertinggal sebagai “daerah pengembangan” atau “daerah antara”. Akan tetapi, undang-undang mengenai kriteria untuk menetapkan suatu daerah sebagai daerah semacam itu kabur. “Dalam menjalankan kekuasaannya sesuai aturan bab ini [dalam menentukan daerah pengembangan dan antara], Sekretaris Negara harus mempertimbangkan **semua keadaan yang aktual dan diharapkan**, termasuk penggunaan tenaga kerja dan pengangguran, perubahan penduduk, migrasi, dan tujuan kebijakan regional.”^a
- *Saksama dan sederhana.* Kebijakan regional atau “kohesi” UE untuk periode 2007–2013 mendefinisikan daerah tertinggal sebagai daerah yang layak dan pantas mendapatkan bantuan menurut “tujuan konvergensi”, setara

dengan area NUTS 2 dengan PDB per kapita kurang dari 75 persen rata-rata UE.^b Daerah-daerah ini dianggarkan untuk menerima sekitar 71 persen dana konvergensi. Tetapi, bahkan di dalam kebijakan regional UE, dana disediakan dengan persyaratan yang lebih sederhana (dan lengkap) bagi daerah-daerah yang PDB per kapitanya tidak hanya kurang dari 75 persen rata-rata UE, tetapi yang juga terletak di negara dengan PDB per kapita kurang dari 90 persen rata-rata UE. Daerah ini dipandang sebagai daerah yang “lebih tertinggal”.^c

- *Saksama dan rumit.* Antara 1982 dan 1987, Departemen Pengembangan Industri Regional Kanada menggunakan indeks pembangunan tertentu untuk mengklasifikasikan area yang memperoleh alokasi dana sebagaimana diatur dalam Program Pembangunan Industri dan Regionalnya. Indeks tersebut menetapkan daerah tertinggal memiliki 50 persen pengangguran, 40 persen pendapatan personal, dan 10 persen kapasitas fiskal, sehingga tersaringlah 15 persen “daerah yang paling tertinggal”.^d
- *Definisi dan ukuran yang canggih.* Untuk mengidentifikasi daerah yang dianggap tertinggal, strategi mikroregional Meksiko menggunakan “indeks marginalisasi” yang didasarkan pada indikator-indikator akses ke berbagai layanan dasar seperti listrik dan air minum, serta indikator kualitas kondisi tempat hunian dan proporsi pekerja lokal yang mendapat upah minim.^e Strategi ini terutama didasarkan pada komunitas-komunitas pedesaan yang terpecil di bagian selatan negeri, sebab “keterpecilan komunitas pedesaan sering kali mewujud dalam kondisi kemiskinan dan keterbatasan

akses yang substansial ke berbagai layanan publik dasar”.^f

Meksiko layak untuk dicatat di sini bukan hanya karena kecanggihannya yang dipakainya untuk mengidentifikasi daerah tertinggal, tetapi juga karena caranya yang canggih dalam mendefinisikan wilayah atau area. Bukan dengan menetapkan batas-batas administratif kasar, Meksiko menggunakan teknik-teknik sistem informasi geografis (GIS) untuk mengetahui kedekatan atau proximitas geografis, identitas etnik dan budaya, serta karakteristik geoekonomi.

Demikianlah kriteria yang digunakan masing-masing negara untuk mengidentifikasi daerah tertinggal bergantung pada tingkat pembangunan dan berbagai pertimbangan politis dalam negeri. Tingkat kemiskinan dan marginalisasi yang tinggi menjadi kriteria ketertinggalan suatu daerah di negara berkembang, sementara untuk negara maju, kriterianya adalah tingkat pengangguran yang tinggi.

Rencana Lima Tahunan yang ke-10 India (2002–2007) menetapkan kawasan timur laut sebagai daerah “tertinggal” dan “belum maju”, sehingga membutuhkan perhatian kebijakan yang khusus. Kebijakan regional UE, berdasarkan tujuan konvergensinya, membuat provinsi-provinsi khusus bagi “kawasan terluar”, yang dianggap membutuhkan bantuan tambahan.

Definisi daerah tertinggal yang digunakan di Laporan ini—sebagai area yang jauh dari kepadatan—mencakup berbagai kriteria tersebut di atas.

Sumber: Kontribusi dari Mark Roberts.

a. Industrial Development Act 1982, Bab 52, Bagian I, para. (3); penekanan dari penulis. b. http://europa.eu/pol/reg/index_en.htm, “Activities of the European Union—Regional Policy,” 2008. c. http://europa.eu/pol/reg/index_en.htm, “Activities of the European Union—Regional Policy,” 2008. d. Atkinson dan Powers 1987. e. Villareal 2005; OECD 2003, hlm. 6. f. OECD 2003.

tersebut.²⁸ Di daerah-daerah maju di Brasil, kepadatan ekonomi menghasilkan premi upah sebesar 13 persen, sebanding

dengan yang diperoleh di negara-negara Eropa.^{29,30} Di Meksiko, wilayah pedesaan di bagian selatan negeri—yang jauh

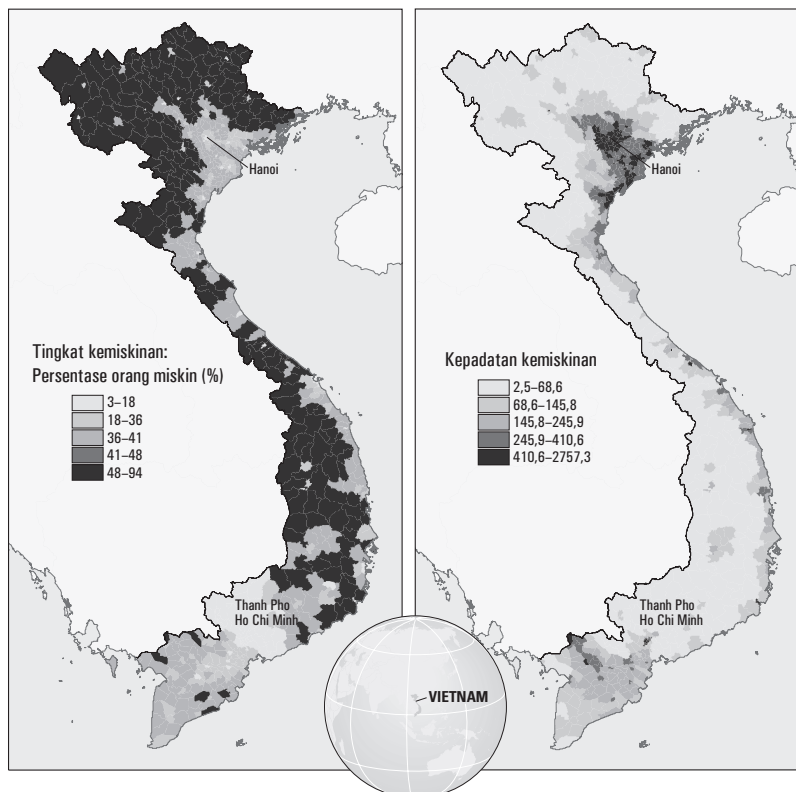
dari kepadatan ekonomi di Mexico City dan Amerika Serikat—memiliki upah terendah sekaligus kemiskinan tertinggi.

Di banyak negara, daerah tertinggal ditempati oleh kaum etnis minoritas. Perbedaan suku, ras, dan agama dalam akses ke sumber daya mewujud dalam disparitas spasial. Seperti lingkaran setan, disparitas antarwilayah yang diperparah oleh perbedaan kelompok etnik dapat mempersengit perbedaan politik dan memunculkan ketegangan, membuat divergensi standar hidup semakin lebar. Hal tersebut dapat memantik konflik sipil yang sulit untuk dipadamkan, menyebabkan “kemunduran pembangunan” (lihat Kotak 2.3).³¹

Daerah tertinggal memiliki tingkat kemiskinan lebih tinggi, daerah maju memiliki lebih banyak warga miskin

Tingkat kemiskinan (hitung kemiskinan) terkait dengan jarak, sementara massa kemiskinan berkaitan dengan kepadatan. Dengan kata lain, daerah tertinggal cenderung memiliki proporsi warga miskin yang lebih tinggi. Sedangkan daerah maju cenderung mempunyai persentase warga miskin yang lebih tinggi di tataran negara, karena padatnya penduduk di daerah maju tersebut. Daerah pedalaman Vietnam yang tertinggal memiliki tingkat kemiskinan tertinggi, tetapi daerah-daerahnya yang maju dan makmur mempunyai kaum miskin dalam jumlah terbesar (lihat Peta 2.3). Dan, di Honduras, massa kemiskinan

Peta 2.3 Daerah pedalaman-tertinggal di Vietnam memiliki tingkat kemiskinan yang lebih tinggi, tetapi massa kemiskinannya lebih besar di kawasan pesisirnya yang maju



Sumber: The Poverty Mapping Project. Colombia University, menggunakan data dari Minot, Baulch, dan Epprecht, 2003.

KOTAK 2.3. *Disparitas yang berbahaya: ketika pembagian memperburuk jarak*

Literatur akademis menyatakan bahwa migrasi tenaga kerja internal merupakan kekuatan terbesar yang mendorong terjadinya konvergensi ekonomi dan ukuran-ukuran lain kesejahteraan rumah tangga di seluruh daerah suatu negara. Akan tetapi, perbedaan bahasa, agama, etnisitas, dan ras kemungkinan akan menjadi salah satu hambatan terbesar bagi terjadinya migrasi internal; sebuah dilema yang mengganggu para pembuat kebijakan. Hambatan-hambatan etnis, bahasa, dan agama yang membuat banyak keluarga tidak mampu mengambil keuntungan dari peluang untuk mencari pekerjaan dan pendapatan di tempat lain juga bisa menjadi penghalang yang memisahkan orang miskin di daerah tertinggal, melestarikan kemiskinan mereka, serta mempertajam perbedaan spasial.

Disparitas di Asia Timur. Di Thailand, 17 persen masyarakat yang tinggal di bagian timur laut merupakan kaum miskin; dibandingkan dengan 0,5 persen di Bangkok. Sekitar setengah kelompok etnis minoritas Thailand tinggal di bagian timur laut tersebut. Di Indonesia, kemiskinan dan indikator-indikator kesejahteraan selalu lebih buruk di Kalimantan Barat—tempat tinggal kelompok-kelompok etnis minoritas seperti Dayak, Bugis, dan Sambas—daripada di Jawa, yang merupakan tempat tinggal kaum etnis mayoritas Indonesia.

Disparitas di Asia Selatan. Di India, negara-negara bagian Arunachal Pradesh, Assam, Manipur, Meghalaya, Mizoram, Nagaland, Sikkim, dan Tripura merupakan

daerah tertinggal di sebelah timur laut negeri. Kecuali warga Assam, penduduk negara-negara bagian tersebut umumnya adalah orang yang berbeda suku, berbicara bahasa Tibeto-Burma dan Austro-Asiatik, serta genetiknya sangat mirip dengan orang-orang Asia Timur. Hinduisme merupakan agama yang dominan, tetapi masuk dan berkembangnya Kekristenan telah membuat daerah-daerah itu berbeda dari bagian India yang lain. Menurut ukuran kesejahteraan ekonomi dan pembangunan konvensional, negara-negara bagian timur laut tersebut menduduki peringkat terendah di India.

Disparitas di Afrika. Sebuah kajian terhadap 11 negara Sub-Sahara menemukan bahwa etnisitas, tanpa dipadukan faktor lain, merupakan alat yang bagus untuk memprediksi perbedaan kematian anak, tetapi bila dipadukan dengan geografi, etnisitas ini bisa memprediksikan probabilitas daya tahan hidup anak. Misalnya, di Pantai Gading, kematian di antara anak berusia dua tahun turun jauh lebih cepat dari tahun 1970 hingga 1994 untuk kelompok suku Baoule daripada kelompok-kelompok suku lain. Anak-anak yang lahir dari perempuan suku Ashanti di Ghana punya kemungkinan hidup 20 persen lebih baik daripada anak-anak lain. Di Uganda, anak-anak balita suku Baganda memiliki kemungkinan hidup sepertiga lebih baik daripada anak-anak balita dari suku lain.

Kajian dari tahun 2005 mengenai ketidakmerataan spasial oleh The World Institute for Development Economics

Research di United Nations University di Helsinki (UNU-WIDER) menyebutkan bahwa “Ketidakmerataan spasial merupakan sebuah dimensi dari ketidakmerataan menyeluruh, tetapi ia memiliki signifikansi lebih manakala perbedaan spasial dan regional diperparah oleh ketegangan politik dan etnis yang lalu merongrong stabilitas sosial dan politik.”^a Pernyataan yang mungkin terdengar agak abstrak ini seakan memperoleh bentuknya dalam, salah satunya, kekerasan di Kenya pada awal tahun 2008, yang menyebabkan 1.500 orang meninggal dunia dan 250.000 lainnya kehilangan tempat tinggal. Kekerasan berawal dari perselisihan atas hasil akhir pemilihan presiden pada akhir Desember 2007, yang dengan segera membuka persoalan etnik yang lebih dalam sehingga membelah geografi ekonomi dan politik Kenya. Pertempuran komunal paling sengit terjadi di sekitar kota kecil bernama El Doret di Rift Valley, dan di pinggiran Kisumu di distrik Barat negeri itu. Rift Valley dan distrik Barat merupakan dua dari daerah tertinggal yang secara ekonomis di Kenya dan, secara tradisional, merupakan tempat tinggal kelompok suku minoritas Kalenjin, Lou, Kisi, dan Luhya, yang bersama kelompok-kelompok etnis minoritas lain di wilayah tersebut memendam kemarahan karena kemiskinan dan ketidakacuhan pemerintah pusat.

Sumber: Brockerhoff dan Hewett 2000.
a. Kanbur dan Venables 2005.

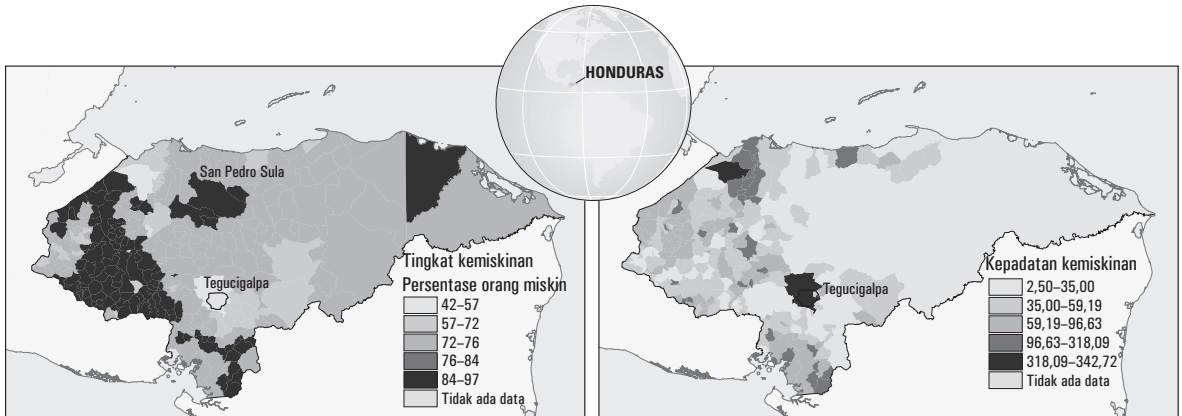
negara tersebut terkonsentrasi di dua daerah maju, Tegucigalpa dan San Pedro Sula, sementara kawasan timur yang jauh memiliki tingkat kemiskinan yang tinggi (Peta 2.4).

Konsentrasi ekonomi di daerah maju

Seiring pertumbuhan ekonomi, aktivitas ekonomi umumnya menjadi lebih terkonsentrasi, bukan sebaliknya. Di sekitar seperempat negara-negara

di dunia—seperti Botswana, Brasil, Norwegia, Rusia, dan Thailand—lebih dari setengah pendapatan nasional dihasilkan di 5 persen luas negara. Di separuh dari seluruh negara di dunia—seperti Argentina, Arab Saudi, Slovenia, dan Zambia—sepertiga atau lebih pendapatan nasional dihasilkan di 5 persen luas negara. Hanya satu dari 10 negara memiliki massa ekonomi yang tersebar, dengan tak sampai sepersepuluh pendapatan nasional dihasilkan di 5

Peta 2.4 Tingkat kemiskinan yang tinggi ditemukan di kawasan Honduras timur yang jauh, tetapi massa kemiskinan terkonsentrasi di dua daerah metropolitannya, Tegucigalpa dan San Pedro Sula



Sumber: The Poverty Mapping Project, menggunakan data dari Robles, 2003.

persen luas negara. Beberapa negara yang memiliki penyebaran spasial tinggi semacam itu adalah Bangladesh, Belgia, Republik Demokratik Korea, Belanda, dan Polandia.³²

Bagian ini menampilkan pengalaman historis dari beberapa negara industri yang dipilih. Mencakup bentangan waktu lebih dari seabad, bab ini menunjukkan bagaimana negara-negara ini mengalami konsentrasi spasial yang meningkat dengan cepat, yang lalu disusul dengan munculnya kondisi mendatar (*leveling off*). Pembahasan dilanjutkan dengan sejumlah sampel dari negara maju maupun berkembang untuk mendokumentasikan bagaimana konsentrasi massa ekonomi naik atau meningkat seiring pembangunan negara yang bersangkutan.

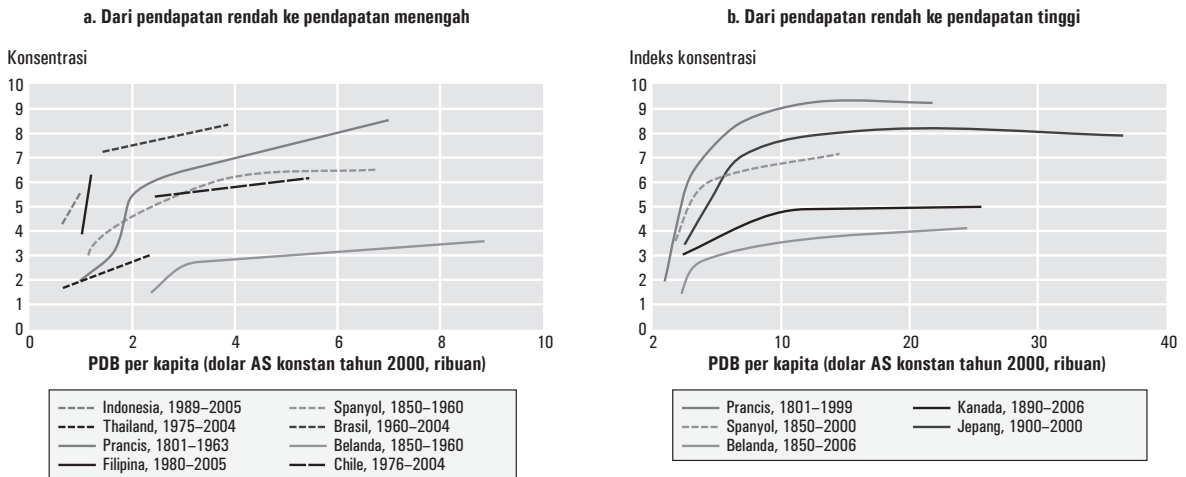
Konsentrasi yang meningkat dengan cepat di tahap-tahap awal pembangunan, kemudian grafiknya mendatar

Sulit untuk mencari data yang menjelaskan dengan rinci evolusi konsentrasi spasial aktivitas ekonomi.³³ Informasi yang tersedia menunjukkan bahwa pembangunan ekonomi, pada tahap-tahap awalnya, disertai oleh

meningkatnya konsentrasi spasial secara cepat di sebuah negara. Bukan hanya volume aktivitas ekonomi yang bertumbuh, tetapi generasinya menjadi semakin terpadatkan ke dalam area yang lebih sempit. Daerah maju adalah yang paling diuntungkan oleh pepadatan dan pertumbuhan ini.

Konsentrasi ekonomi di Ile de France—daerah maju di Prancis, yang mewakili 2 persen luas negeri tersebut—meningkat dengan pesat dari sekitar dua kali lipat persentase hipotesis pada 1801 menjadi tiga kali lipat pada 1851 dan enam kali lipat pada 1910.³⁴ Konsentrasi ekonomi ini terus meningkat, tetapi tidak secepat sebelumnya, menjadi sembilan kali lipat persentase tersebut pada 1960. PDB per kapita Prancis tumbuh dari yang semula kurang dari \$1.000 tahun 1801 menjadi \$7.000 tahun 1960. Namun demikian, dari tahun 1960 dan seterusnya, konsentrasi ekonominya menjadi stabil, walaupun PDB per kapitanya naik tiga kali lipat. Di Kanada dan Belanda, peningkatannya tidak sedramatis itu, tetapi keduanya mengalami pola serupa, yaitu konsentrasi yang meningkat secara cepat pada tahap-tahap awal pembangunan, yang diikuti oleh kondisi stabil ketika PDB per kapita

Figur 2.2 Peningkatan kepadatan massa ekonomi menyertai pembangunan selama berpuluh-puluh tahun, bahkan berabad-abad



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia membuat estimasi berdasarkan laporan-laporan nasional—buku statistik tahunan dari berbagai tahun di tiap-tiap negara yang termasuk di atas. Data 1890 untuk Kanada diperoleh dari Green (1969). Data tentang Prancis didasarkan pada jumlah penduduk menurut Catin dan Van Huffel (2003); Barro dan Sala-i-Martin (2004). Data mengenai Jepang, Belanda, dan Spanyol didapat dari The Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment and Development (IIED).

mereka telah naik hingga lebih dari \$10.000 (lihat Figur 2.2).³⁵

Pola yang sama ditemukan di negara-negara berkembang dewasa ini. Seiring industrialisasi dan pertumbuhan Thailand yang cepat, konsentrasi di kawasan metropolitan Bangkok naik dari 1,8 pada 1975 menjadi 3,1 pada 1981, sementara PDB per kapitanya meningkat empat kali lipat. Di Brasil pun, konsentrasi di São Paulo terkerek dari 7,3 pada tahun 1960 menjadi 8,4 pada tahun 2004, sementara PDB per kapita negeri itu naik hampir tiga kali lipat.

Untuk Jepang, selama industrialisasi negeri tersebut pasca-Perang Dunia II, konsentrasi di wilayah Tokyo meningkat dari 7,1 pada tahun 1955 menjadi sekitar 8 pada 1970 sementara PDB per kapitanya naik lebih dari dua kali lipat. Peningkatan konsentrasi spasial semacam ini akhirnya akan berhenti manakala distribusi spasial aktivitas ekonomi di suatu negara menjadi stabil. Setelah 1970, konsentrasi di Tokyo memang menstabil.

Di Amerika Serikat, ketika PDB per kapita naik secara pesat dari \$1.806 pada 1850 menjadi \$4.091 pada 1900,³⁶ konsentrasi terjadi di jalur manufaktur yang meliputi Green Bay-St. Louis-Baltimore-Portland, yang menyusun tiga perempat dari seluruh usaha manufaktur di AS Selama kurun waktu 60 tahun berikutnya, persentase jalur manufaktur tersebut tetap stabil antara dua pertiga sampai tiga perempat.³⁷ Terlepas dari berbagai perubahan struktural dalam perekonomian AS dan pergeseran pola konsentrasi, konsentrasi tersebut tetap stabil setelah tahun 1960. Bukti lain yang mendukung peningkatan konsentrasi semacam itu muncul dari turunnya persentase lahan yang ditempati oleh 80 persen populasi AS di daerah-daerah terpadat dari 25 persen luas area AS pada 1900 menjadi 17 persen pada 2000.³⁸

Ketika suatu negara meraih PDB per kapita melampaui \$10.000, konsentrasi tersebut cenderung berhenti dan menstabil, dengan detail yang berbeda-beda dari satu negara ke negara lain. Konsentrasi di daerah maju di Kanada,

Prancis, dan Jepang lebih besar daripada di Belanda dan Amerika Serikat. Untuk negara-negara berkembang, Brasil, Indonesia, dan Filipina tampaknya juga memiliki konsentrasi spasial yang lebih besar daripada Cile atau Thailand.

Perbandingan-perbandingan konsentrasi internasional saat ini mendukung tren historis

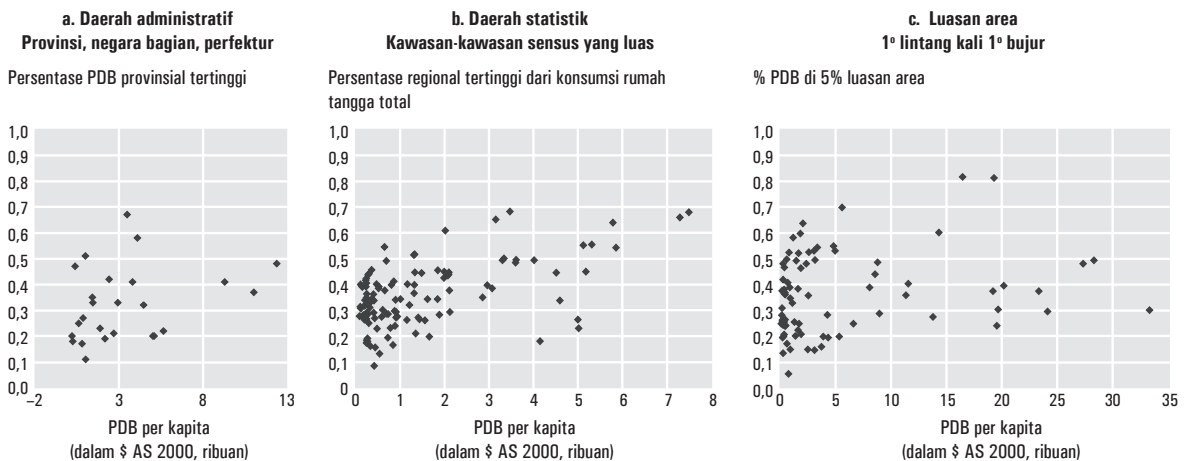
Hubungan antara pembangunan dan konsentrasi spasial berlaku untuk negara-negara pada tahap pembangunan yang berbeda. Hubungan tersebut berlaku untuk negara-negara berdasarkan daerah administratif (provinsi di Kanada, prefektur di Jepang, oblast di Rusia, negara bagian di AS), daerah statistik (sembilan kawasan sensus di Amerika Serikat, dan tiga kawasan di Ekuador), luasan area (sel kisi bumi seluas 1° lintang kali 1° bujur). Dan ia juga berlaku untuk berbagai ukuran konsentrasi yang berbeda.

Daerah administratif. Negara yang berbeda memiliki jumlah daerah administratif yang berbeda pula, yang mungkin ukuran geografisnya pun tidak

sama. Akan tetapi, terlepas dari berbagai faktor ini, sebuah perbandingan terhadap 24 negara berkembang—mulai dari Mozambik dengan PDB per kapita \$211 hingga Yunani yang PDB per kapitanya lebih dari \$12.000—menunjukkan pola yang sama dengan pola yang pernah dialami Kanada dan Prancis dalam sejarah bangsa mereka. Persentase PDB nasional yang dihasilkan daerah administratif maju cenderung meningkat seiring tahapan pembangunan (lihat Figur 2.3, Panel A).

Daerah statistik. Daerah statistik, kawasan sensus yang luas, bisa jadi berbeda dari daerah administratif. Amerika Serikat memiliki sembilan kawasan sensus tetapi, secara administratif, mempunyai 50 negara bagian; Kanada memiliki lima kawasan sensus, tetapi 10 provinsi dan tiga teritori. Kantor atau biro statistik suatu negara biasanya menggunakan daerah semacam ini untuk memeringkat atau menstratifikasi kerangka penentuan sampel untuk survei rumah tangganya, dengan area yang sesuai dengan pembagian geografis

Figur 2.3 Ukuran-ukuran yang didasarkan pada laporan nasional, survei rumah tangga, dan data ekonomi yang diskalakan secara geografis menegaskan pola historis tentang meningkatnya konsentrasi massa ekonomi seiring tahapan pembangunan



Sumber: Panel a: Laporan-laporan nasional di situs Web atau Buku Tahunan kantor statistik negara. Panel b: Staf Bank Dunia membuat perkiraan berdasar lebih dari 120 survei rumah tangga di lebih dari 75 negara; rangkaian data dijelaskan secara detail dalam Montenegro dan Him (2008). Panel c: Estimasi staf Bank Dunia berdasar <http://gecon.edu.yale>.

suatu negara, seperti timur dan barat.³⁹ Terlepas dari perbedaan dalam agregasi, data untuk daerah statistik menunjukkan relasi yang sama antara konsentrasi, yang diukur dengan konsumsi dan bukan PDB, dan pembangunan (lihat Figur 2.3, Panel B).

Area lahan. Sel kisi bumi 1° lintang–1° bujur, masing-masing setara dengan area seluas 100 kilometer persegi, menyediakan resolusi geografis yang lebih murni.⁴⁰ Konsentrasi spasial dalam negara, dengan cara ini, bisa diukur sebagai persentase PDB nasional yang dihasilkan di 5 persen luasan lahan terpadat.⁴¹ Pola konsentrasi PDB dengan pembangunan yang meningkat menggunakan data historis sama dengan bila kita menggunakan data kontemporer. Relasi antara pembangunan dan konsentrasi ekonomi bersifat positif dan kira-kira linear ketika membandingkan negara-negara berkembang dengan PDB per kapita di bawah \$10.000. Namun, relasi ini mulai “mendatar” manakala negara-negara berpendapatan tinggi dimasukkan ke dalam sampelnya (lihat Figur 2.3, Panel C).

Meningkatnya konsentrasi produksi seiring pembangunan ekonomi bukanlah suatu artefak sejumlah wilayah subnasional atau daerah tertentu dalam suatu negara (lihat Tabel 2.1). Contohnya adalah Tanzania, Italia, Prancis, dan Swedia, yang memiliki jumlah daerah administratif hampir sama (21 atau 22). Daerah maju di Tanzania, Dar-es-Salaam menghasilkan 15 persen PDB nasional, sementara daerah serupa di Italia, Lombardia, 21 persen. Prancis dan Swedia, yang memiliki PDB per kapita lebih tinggi daripada Italia, juga memiliki konsentrasi yang lebih tinggi di daerah maju masing-masing negara.

Untuk negara-negara yang dibagi ke dalam lima wilayah atau daerah

statistik—mulai dari Argentina hingga Tajikistan—konsentrasi konsumsi di daerah majunya meningkat seiring pembangunan. Di antara negara-negara dengan luas wilayah berukuran sedang (sekitar 300.000 kilometer persegi), Ghana dan Republik Rakyat Demokratik Laos (keduanya merupakan negara berpendapatan rendah) memiliki konsentrasi PDB spasial yang jelas-jelas lebih rendah sebagaimana terukur dalam koefisien Gini spasial⁴² daripada Polandia (negara berpendapatan menengah ke bawah) dan Selandia Baru (negara berpendapatan tinggi). Polandia dan Selandia Baru memiliki koefisien Gini spasial yang lebih rendah daripada Norwegia dan Amerika Serikat yang lebih kaya. Pola ini berlaku untuk negara-negara kecil dan besar.

Divergensi, kemudian konvergensi—antara daerah-daerah maju dan tertinggal

Ketika produksi didominasi sektor agraris, aktivitas ekonomi cenderung terdistribusi secara merata antara satu tempat dan tempat lain. Perbedaan produktivitasnya juga sempit, secara alamiah bervariasi menurut kualitas tanah dan iklim. Akan tetapi, manakala ekonomi berkembang dan produksi meluas ke sektor manufaktur dan jasa, beberapa daerah menjadi lebih menarik bagi banyak perusahaan dan pekerja. Beberapa “dikarunia” dengan keunggulan geografis alam atau “pertama-tama alam.”⁴³ Misalnya, lokasi di pantai yang strategis menjadikan suatu daerah secara alamiah sebagai pilihan pertama bagi pembangunan pelabuhan (seperti New York dan Philadelphia di Amerika Serikat). Yang lain, secara alamiah, kurang beruntung, daya tarik ekonomi mereka mungkin terkait

Tabel 2.1 Perbandingan daerah administratif, statistik, dan geografis terhadap peningkatan konsentrasi spasial aktivitas ekonomi yang terjadi seiring dengan pembangunan

Daerah administratif	Negara	PDB per kapita	Jumlah daerah administratif	Persentase PDB di daerah maju (%)
	Tanzania	324	21	15
	Italia	19.480	21	21
	Prancis	22.548	22	29
	Swedia	31.197	22	29
Daerah statistik	Negara	PDB per kapita	Jumlah daerah statistik	Persentase konsumsi rumah tangga di daerah maju (%)
	Tajikistan	204	5	30,2
	Mongolia	406	5	34,6
	El Salvador	1.993	5	43,9
	Brasil	3.597	5	51,6
	Argentina	7.488	5	64,7
Luasan area	Negara	PDB per kapita	Luas area (km ²)	Koefisien Gini spasial
	Ghana	211	227.540	0,48
	Laos	231	230.800	0,48
	Polandia	3.099	311.888	0,52
	Selandia Baru	11.552	267.990	0,55
	Norwegia	27.301	304.280	0,64

Sumber: Informasi daerah administratif untuk Tanzania dikutip dari <http://www.nbs.go.tz/nationalaccount/index.htm>; informasi untuk Prancis, Italia, dan Swedia dari bagian Annex dalam *Growing Region Growing Europe*. Informasi daerah statistik berasal dari 120 survei rumah tangga atau lebih yang dilakukan selama kurun waktu 2000-an di lebih dari 80 negara; rangkaian data dijelaskan secara detail dalam Montenegro dan Him (2008). Informasi luasan area diperoleh dari <http://gecon.yale.edu> yang didasarkan pada informasi tahun 1990.
Catatan: Estimasi PDB per kapita adalah dalam konstanta dolar AS 2000 untuk tahun survei rumah tangga.

dengan peristiwa historis yang menjadi “alam pendukung” mereka. Contohnya adalah Boston, yang terselamatkan dari kemerosotan ekonomi oleh masuknya para pekerja imigran Irlandia yang melarikan diri dari bencana kelaparan di perkebunan kentang. Bagi para imigran Irlandia tersebut, adalah lebih murah untuk pergi ke Boston dari Liverpool daripada ke New York.

Perkembangan ekonomi menyebabkan integrasi pasar yang lebih baik, yang memfasilitasi mobilitas orang dan modal, serta memungkinkan perdagangan dalam skala yang lebih besar, kekuatan yang menguntungkan daerah-daerah maju. Dan dengan menarik semakin banyak orang dan perusahaan, daerah-daerah maju menggerakkan terjadinya ekonomi aglomerasi, menjadi pusat inovasi dan pertumbuhan, serta mendorong ekonomi nasional. Akan tetapi, proses semacam ini tidak berlangsung seterusnya. Ekonomi aglomerasi mulai diikuti oleh kemacetan dan polusi, proses disekonomi aglomerasi. Maka,

konsentrasi spasial di daerah-daerah maju mulai mengalami proses menuju kondisi di mana grafiknya mendatar.

Disparitas pendapatan dan kesejahteraan macam apa yang menyertai pola konsentrasi ekonomi yang pada mulanya meningkat, tetapi kemudian menjadi mendatar ini? Adakah kecenderungan bagi daerah-daerah tertinggal untuk mengejar keterbelakangan mereka bersama pertumbuhan ekonomi yang terjadi? Apakah peran kebijakan pemerintah untuk mendorong konvergensi ini?

Untuk negara-negara maju dewasa ini, ketidakmerataan spasial dalam hal pendapatan dan kesejahteraan pada awalnya meningkat, lalu secara perlahan diikuti oleh konvergensi

Di negara-negara maju dewasa ini, pendapatan per kapita antarwilayah subnasional pada awalnya mengalami divergensi, dan konvergensi baru mulai terjadi ketika PDB per kapitanya mencapai angka \$10.000, yang kemudian

diikuti oleh relasi U-terbalik (lihat Figur 2.4, 2.5, dan Tabel 2.2).⁴⁴

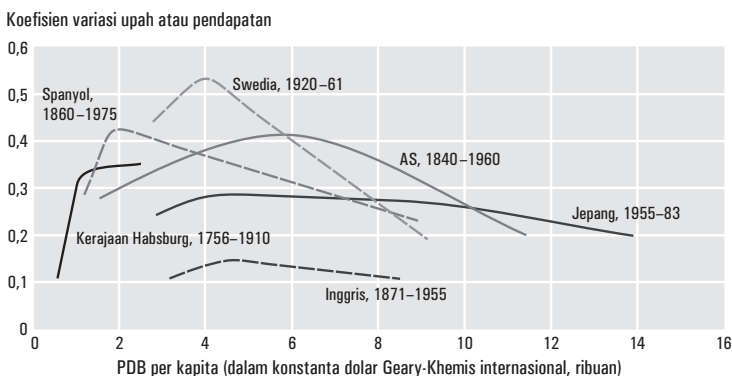
Antara tahun 1871 dan 1911, koefisien variasi PDB per kapita antarwilayah di Inggris naik sebesar hampir 40 persen.⁴⁵ Selama periode ini, Inggris sedang dalam peralihan dari kondisi seperti Namibia modern menuju Yordania atau bekas Yugoslavia.⁴⁶ Setelah Perang Dunia II, PDB per kapita di Inggris secara perlahan menunjukkan konvergensi, yang berlanjut sampai akhir 1970-an, ketika ketidakmerataan spasial menjadi stabil.⁴⁷

Di Amerika Serikat, penyebaran pendapatan per kapita antarnegara bagian meningkat antara tahun 1840 dan 1880, bersamaan dengan bangkitnya lajur manufaktur di utara, dan perang sipil serta kejadian-kejadian sesudahnya. Akhir perang sipil menandai awal integrasi antara negara-negara bagian utara dan selatan, dan penyebaran spasial pendapatan per kapita pun mulai menyempit. Oleh karena negara-negara bagian di selatan tetap lebih bergantung pada pertanian, daerah tertinggal di Amerika Serikat mengalami sebuah kemunduran pada tahun 1920-an yang dikarenakan oleh anjloknya harga

relatif barang-barang pertanian. Begitu persoalan ini menghilang, lambat laun konvergensi antara daerah maju dan daerah tertinggal kembali berlangsung dengan beberapa kali gangguan sampai tahun 1990-an, ketika disparitas antarnegara bagian di AS mengalami stabilisasi.⁴⁸

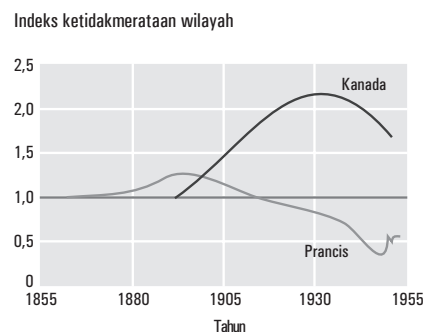
Kanada dan Prancis juga menunjukkan pola peningkatan disparitas spasial berbentuk-U-terbalik yang sama pada tahap-tahap awal pembangunan—membentang selama dua generasi—yang diikuti oleh konvergensi yang lambat (lihat Figur 2.5). Di Prancis, penyebaran upah antar-*départements* meningkat antara tahun 1855 dan 1900, ketika konvergensi mulai terjadi. Di Kanada, penyebaran spasial nilai tambah bruto rata-rata antararea meningkat antara tahun 1890 dan 1910, berlanjut sampai 1929 dan mulai turun menjelang 1956.⁴⁹ Di Italia, Jerman, dan Spanyol, konvergensi pendapatan per kapita secara gradual terjadi bertahun-tahun setelah perekonomian mereka mencapai tingkat pendapatan yang tinggi—setelah Perang Dunia II—yang diikuti oleh disparitas pendapatan yang stabil (lihat Figur 2.6).

Figur 2.4 Ketidakmerataan spasial meningkat dan tetap tinggi sebelum secara perlahan menurun ketika PDB per kapita suatu negara mencapai \$10.000



Sumber: Amerika Serikat: Williamson 1965, Tabel 4; Kerajaan Habsburg: Good 1986, Tabel 3; Swedia: Williamson 1965, Tabel 4; Spanyol: Martinez-Galarraga 2007, Tabel 4; Jepang: Mutlu 1991.

Figur 2.5 Disparitas pendapatan dan upah subnasional bertahan selama lebih dari 70 tahun di Kanada dan Prancis



Sumber: Kanada: Green 1969, Prancis: Williamson 1965.

Catatan: Data area Kanada didasarkan pada upah Departemen Pertanian

Tabel 2.2 Ketidakmerataan spasial bervariasi menurut fase-fase pembangunan

Negara	Ukuran disparitas spasial	Fase pembangunan ekonomi			
		Awal	Tengah	Lanjut	
Amerika Serikat		1774	1790	1840	1860
	Deviasi relatif PDB per kapita regional untuk rata-rata AS	30	31	56	66
Italia		1861	1911	1936	1951
	Indeks angkatan kerja pertanian regional	6,55	9,41	12,7	14,2
Kanada		1910	1911	1941	1951
	Indeks angkatan kerja pertanian regional	7,14	9,88	12,6	10,2
Inggris		1767	1795	1867-70	1898-1941
	Upah maksimal-minimal dalam sector pertanian di county	3s 11d	8s 2d	11s 0d	7s 4d
Austria		1869	1890		1910
	Maksimal-minimal angkatan kerja pertanian regional	0,32	0,35		0,40
Spanyol		1860	1941	1955	1975
	Maksimal-minimal rasio PDB per kapita regional	1,76	2,33	2,22	1,74
Australasia		1860	1880		1900
	Koefisien variasi PDB per kapita regional	0,30	0,35		0,10

Sumber: Amerika Serikat: Good 1986; Italia: Williamson 1965; Kanada: Williamson 1965; Inggris: Hunt 1986; Austria: Good 1986; Spanyol: Martinez-Galarra 2007; Australasia (Australia, Selandia Baru, dan Tasmania): Cashin (1995).

Catatan: Untuk Spanyol, maksimalnya adalah yang lima teratas, sementara minimalnya lima terbawah. Untuk Inggris, mata uang yang dipakai adalah shilling dan pени.

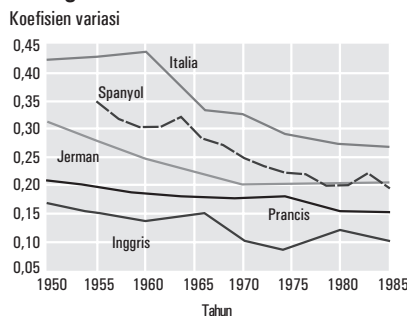
Kebijakan pemerintah dapat mendorong konvergensi ini. Di Jepang, misalnya, investasi dalam layanan sosial di daerah-daerah tertinggal ditingkatkan manakala konsentrasi produksi ekonomi terakselerasi. Dengan membuat angkatan kerja lebih mobil, disparitas geografis dalam hal pendapatan dapat ditekan (Kotak 2.4).

Untuk negara-negara berkembang, disparitas spasial dalam standar hidup antarwilayah subnasional pertama-tama meningkat kemudian menurun seiring pembangunan

Dengan membandingkan sejumlah besar negara pada berbagai tingkat pembangunan akan tersingkap bahwa disparitas spasial dalam produk dan kesejahteraan per kapita berkurang seiring dengan meningkatnya level pembangunan (lihat Figur 2.7). Ini sesuai dengan realitas bahwa sebagian besar negara berkembang berkumpul di bagian lereng-naik pada kurva relasi antara pembangunan dan ketidakmerataan spasial yang berbentuk U-terbalik—sedangkan negara-negara maju berkumpul di lereng-turun kurva relasi

tersebut. Kesimpulan ini didasarkan pada dua sumber informasi. Sumber pertama adalah lebih dari 120 survei rumah tangga yang diadakan dilebih dari 80 negara berkembang, mulai dari Republik Demokratik Kongo yang memiliki PDB per kapita di bawah \$100 hingga Argentina dengan PDB per kapita lebih dari \$7.500. Sumber yang kedua adalah data ekonomi dalam skala geofisik sel kisi bumi 1° lintang kali 1° bujur untuk 90 negara yang mewakili seluruh spektrum pembangunan, mulai dari Etiopia dengan PDB per kapita di bawah \$200, hingga Jepang dengan PDB lebih dari \$30.000.⁵⁰

Figur 2.6 Disparitas spasial lambat laun menyempit di Eropa sejak Perang Dunia II



Sumber: de la Fuente 2000, Barro, Sala-i-Martin, Blanchard, dan Hall 1991.

KOTAK 2.4. *Memperbaiki disparitas geografis di Jepang pascaperang*

Pada tahun 1970, Perdana Menteri Eisaku Sato dan jajaran Kabinetnya memperkenalkan Rencana Pembangunan Ekonomi dan Sosial Baru serta Rencana Pembangunan Spasial Terintegrasi Baru (Shin-Zenso). Tujuan program ini adalah untuk mengatasi disparitas standar hidup, sebagai akibat dari pertumbuhan yang pesat di kawasan-kawasan industri di sekitar Tokyo, Nagoya, dan Osaka di Pesisir Pasifik selama tahun-tahun awal pascaperang. Sebuah kutipan berikut yang diambil dari Shin-Zenso menjelaskan secara ringkas visi pemerintah tersebut:

Dari sekian banyak persoalan yang terkait dengan disparitas spasial, disparitas standar hidup merupakan permasalahan yang lebih serius daripada disparitas pendapatan per kapita. Dari sudut pandang ini, penyediaan layanan dasar dan pendirian berbagai institusi sosial harus dipercepat di kota-kota pedesaan, sementara kebijakan baru mesti diadopsi untuk memperbaiki kondisi hidup di wilayah-wilayah sekitarnya, sehingga terangkat sampai di atas tingkat minimal tertentu.

Rencana ini terus menyediakan investasi publik dalam layanan dasar dan institusi sosial (semisal utilitas umum, fasilitas medis, dan bangunan sekolah) di kawasan industri. Akan tetapi, investasi tambahan dibuat di daerah-daerah yang belum berkembang, untuk mencapai, setidaknya, tingkat standar hidup minimal di semua tempat. Hasilnya, dalam kurun waktu

yang relatif singkat keseimbangan layanan dasar dan institusi sosial di daerah-daerah tertinggal bila dibandingkan dengan kawasan industri terjadi (lihat Figur di bawah, sebelah kanan).

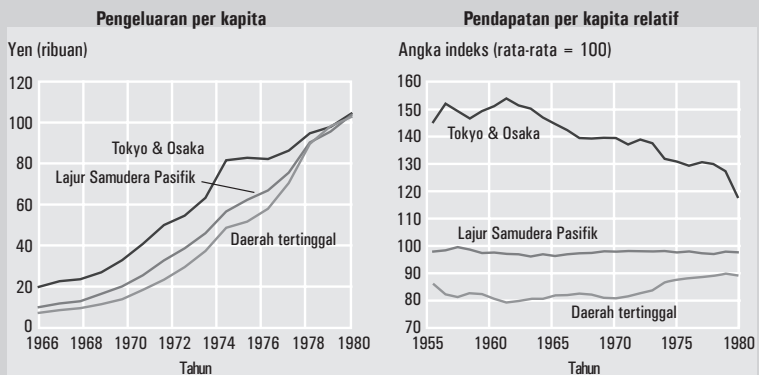
Baik dana alokasi umum pemerintah pusat maupun Program Investasi dan Pinjaman Fiskal sangat penting untuk memobilisasi sumber-sumber daya keuangan. Dana alokasi umum pemerintah pusat menyediakan anggaran yang secara khusus diperuntukkan bagi pemerintah daerah. Di antara dana alokasi umum yang dikhususkan tersebut, sejumlah besarnya dialokasikan untuk investasi dalam layanan dasar (misalnya, jalan pedesaan) dan institusi sosial dengan beban biaya yang ditanggung bersama dengan pemerintah daerah.

Program Investasi dan Pinjaman Fiskal mengumpulkan dana publik dari berbagai sumber seperti simpanan pos dan

premi asuransi pensiun publik kemudian menyalurkannya bagi investasi dalam perumahan dan institusi sosial guna meningkatkan taraf kesejahteraan di daerah tertinggal. Kebijakan ini efektif untuk mengumpulkan investasi dalam jumlah besar demi terwujudnya standar hidup dasar yang universal. Pendapatan per kapita antara daerah maju dan tertinggal mengalami konvergensi selama tahun 1970-an (lihat Figur di bawah, sebelah kanan). Migrasi tenaga kerja dari daerah pedesaan ke perkotaan sangat tinggi pada 1950-an dan 1960-an, sebelum menjadi stabil pada pertengahan 1970-an.

Sumber: Dewan Kabinet 1972; Hayashi 2003; Kamada, Okuno, dan Futagami 1998; Kementerian Keuangan 2008; Nakajima 1982; Okuma 1980; Dana Kerja Sama Ekonomi Luar Negeri 1995; Institut Riset Kebijakan untuk Tanah 2001; Sakamaki 2006.

Peningkatan investasi dalam layanan sosial mendorong konvergensi pendapatan

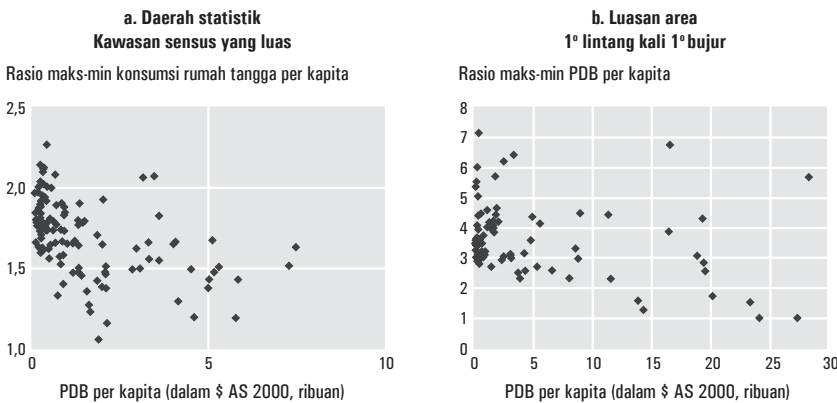


Kontribusi dari Keijiro Otsuka dan Megumi Muto.

Data survei rumah tangga memberikan keunggulan tambahan karena konsumsi rumah tangga individual merupakan ukuran kesejahteraan yang lebih baik daripada pendapatan. Rumah tangga-rumah tangga yang serupa di dua wilayah yang berbeda dari suatu negara berkembang bisa memiliki gap rata-rata konsumsi rumah tangga sebesar 70 persen semata-mata karena lokasinya.⁵¹ Di Nikaragua, rumah tangga beranggotakan

enam orang dengan kepala keluarga laki-laki berpendidikan dasar serta berusia 40 tahun di Matagalpa-Jinotega yang termasuk daerah tertinggal mengonsumsi setengah dari yang dikonsumsi keluarga berkarakteristik sama persis di daerah maju Managua. Di Kanada dan Amerika Serikat, sebuah rumah tangga di daerah yang memiliki PDB per kapita terendah mengonsumsi 20 persen lebih sedikit daripada rumah tangga yang sama di

Figur 2.7 Perbandingan kontemporer berbagai negara yang menunjukkan bahwa disparitas kesejahteraan antarwilayah subnasional turun seiring pembangunan ekonomi



Sumber: Panel a: Staf Bank Dunia membuat estimasi berdasar lebih dari 120 survei rumah tangga yang diadakan selama tahun 2000-an di lebih dari 80 negara; Panel b : Staf Bank Dunia membuat estimasi berdasar <http://gecon.edu.yale>, yang menyediakan informasi untuk tahun 1990.

daerah ber-PDB tertinggi. Di Jepang, daerah tempat tinggal tidak terlalu menentukan besaran konsumsi.

Ketika negara menjadi semakin maju, disparitas kesejahteraan yang dipicu oleh soal lokasi memudar.⁵² Pola ini berlaku setelah mempertimbangkan luas area suatu negara dan jumlah daerah administratifnya. Di antara negara-negara yang dibagi ke dalam lima area, Bangladesh dan Kamboja, keduanya ber-PDB per kapita di bawah \$300,⁵³ memiliki gap spasial konsumsi antara daerah maju dan tertinggalnya, berturut-turut, sebesar 89 persen dan 73 persen. Untuk Kolombia dan Thailand (dengan PDB per kapita kira-kira \$2.000), gap yang sama besarnya adalah sekitar 50 persen. Untuk Kanada (dengan PDB per kapita \$20.000), gapnya di bawah 25 persen. Di antara negara-negara berukuran menengah, disparitas spasial dalam hal kesejahteraan mengikuti pola yang sama, menurun seiring spektrum dari negara berkembang ke negara industri. Hal yang sama berlaku untuk negara-negara yang lebih kecil dan lebih besar (lihat Tabel 2.3).

Negara-negara yang berkembang dengan cepat mengalami disparitas spasial pendapatan yang melebar

Pertumbuhan negara-negara Asia Timur lebih cepat daripada pertumbuhan ekonomi dunia dan pertumbuhan berbagai kawasan berkembang lain. Dengan beralih dari sistem ekonomi terpusat ke sistem pasar, negara-negara Eropa Timur dan Asia Tengah juga tumbuh lebih cepat daripada dunia (lihat Figur 2.8). Sebagaimana terjadi pada tahap-tahap awal pembangunan di dunia industrial dewasa ini, pembangunan di Asia Timur, Asia Tengah, dan Eropa Timur telah mengakibatkan meluasnya gap. Di Asia Tenggara, disparitas pendapatan antara daerah maju dan tertinggal telah melebar (lihat Figur 2.9). Di Cina pun, penyebaran spasial dalam PDB per kapita telah mengalami peningkatan selama dasawarsa terakhir (lihat Figur 2.10). Semuanya ini konsisten dengan temuan-temuan program riset UNU-WIDER.

Di Eropa Timur dan Asia Tengah, disparitas produktivitas tenaga kerja dan pendapatan antarwilayah subnasional juga meningkat. Di Rusia,

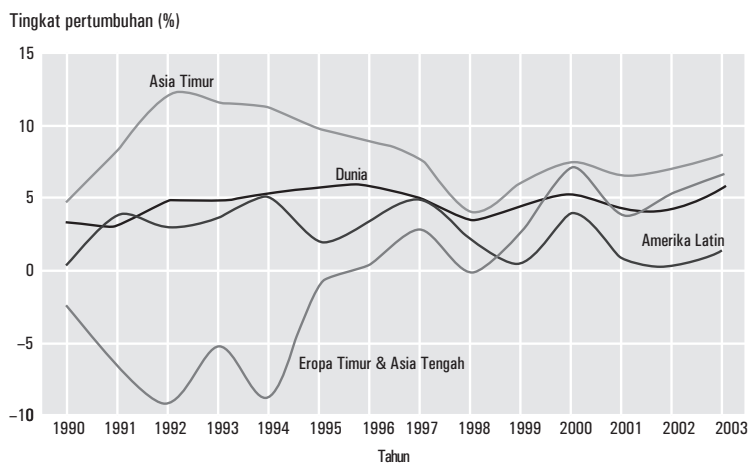
Tabel 2.3 Survei rumah tangga dan data mengenai produk bruto subnasional mendukung pola penurunan disparitas spasial dalam hal kesejahteraan seiring dengan pembangunan

Daerah statistik	Negara	PDB per kapita	Jumlah daerah statistik	Disparitas konsumsi rumah tangga (rasio maksimal-minimal) daerah maju-tertinggal
	Kamboja	234	5	1,89
	Bangladesh	286	5	1,73
	Kolombia	1.989	5	1,54
	Thailand	2.109	5	1,52
	Argentina	7.489	5	1,48
	Kanada	23.392	5	1,22

Luas area	Negara	PDB per kapita	Luas area (km ²)	Disparitas produk per kapita bruto (rasio maksimal-minimal) daerah maju-tertinggal
	Filipina	920	300.000	5,43
	Polandia	3.099	311.888	4,63
	Selandia Baru	11.552	267.990	3,35
	Norwegia	27.301	304.280	1,78
	Jepang	33.280	364.600	0,35

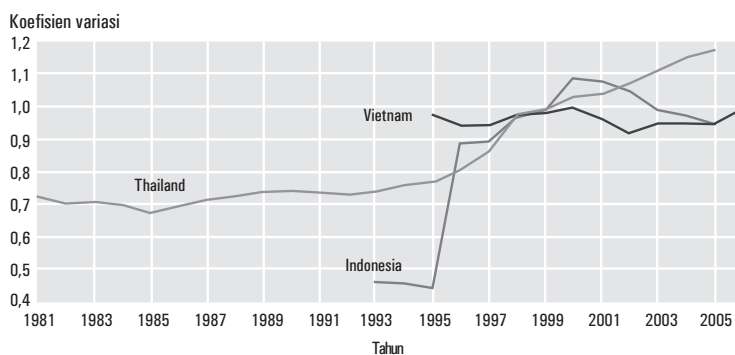
Sumber: Estimasi disparitas konsumsi diperoleh dari lebih dari 120 survei rumah tangga yang dilaksanakan selama tahun 2000-an di lebih dari 80 negara. Estimasi disparitas produk bruto berasal dari informasi yang dikumpulkan pada tahun 1990. Catatan: Estimasi PDB per kapita didasarkan pada konstanta dolar AS 2000 untuk tahun dalam survei.

Figur 2.8 Pertumbuhan ekonomi di Asia Timur dan Eropa Timur lebih cepat daripada pertumbuhan dunia



Sumber: Bank Dunia 2005e.

Figur 2.9 Disparitas produk per kapita bruto telah meningkat antara daerah-daerah maju dan tertinggal di Asia Tenggara



Sumber: Hamaguchi, akan terbit.

pendapatan per kapita di wilayah-wilayah subnasional yang tertinggal pada tahun 1985 adalah setengah dari rata-rata nasional, sementara di daerah maju dua kali lipat dari rata-rata nasional. Selanjutnya, pendapatan per kapita di daerah tertinggal turun menjadi seperempat rata-rata nasional, sedangkan di daerah maju meningkat menjadi lima kali lipat rata-rata nasional.⁵⁴ Divergensi ini terjadi selama pembentukan kembali sistem ekonomi Rusia, sehingga aktivitas ekonominya mulai merespons variasi potensi pasar spasial (lihat Kotak 2.5). Serupa dengannya, Republik Ceko, Hungaria, Polandia, dan Republik Slovakia telah mengalami peningkatan disparitas spasial antarwilayah subnasional mereka sejak transisi digulirkan (lihat Figur 2.11).

Negara-negara Asia Timur dan Eropa Tengah tampaknya berada di lereng naik kurva U-terbalik. Aktivitas ekonomi masih terkonsentrasi di sejumlah kecil daerah maju, di mana aglomerasi ekonomi meningkatkan produktivitas, upah, dan pendapatan per kapita mereka. Daerah-daerah tertinggal, yang belum terintegrasi secara sempurna ke dalam perekonomian nasional, belum memperoleh luapan kemajuan dari daerah maju tersebut.

Dinamika divergensi geografis di Asia Timur, Eropa Timur, dan Asia Tengah secara umum bisa digambarkan sebagai “pergerakan menuju puncak”. Semua upah rata-rata dan pendapatan rumah tangga wilayah subnasional mengalami peningkatan, meskipun peningkatan terbesar diperoleh oleh kawasan maju.⁵⁵ Di antara provinsi-provinsi termiskin di Cina, kawasan Barat Daya memiliki tingkat pertumbuhan PDB per kapita sebesar 7,7 persen selama 1979–1998, kawasan Tengah 7,8 persen, dan Barat Laut 8,4 persen.⁵⁶

Negara-negara Asia Timur mengalami penurunan jumlah kemiskinan yang fenomenal dari lebih 450 juta orang yang hidup di bawah \$1 per hari pada tahun 1990 menjadi sekitar 120 juta pada 2007.⁵⁷ Untuk Eropa Timur dan Asia Tengah, divergensi antara tahun 1998 dan 2003 terkait dengan berkurangnya jumlah warga miskin yang hidup di bawah \$2 per hari sebanyak 40 juta, terutama dikarenakan massa kemiskinan terdapat di kawasan maju.⁵⁸

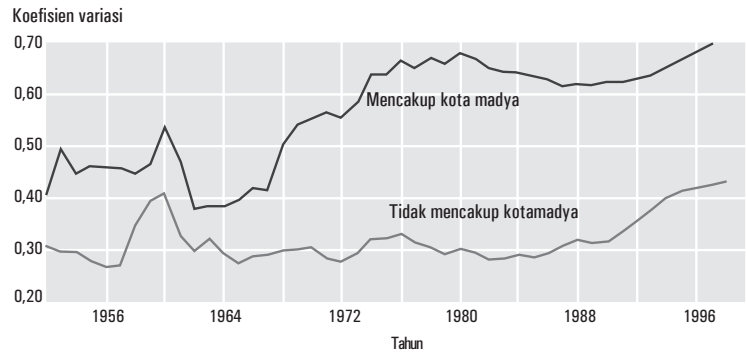
Beberapa negara yang secara relatif berpendapatan menengah mengalami konvergensi

Di Brasil yang berpendapatan menengah ke atas, penyebaran pendapatan per kapita negara bagian terhadap rata-rata nasional turun dari koefisien variasi sebesar 0,65 pada tahun 1970 menjadi 0,49 pada 1995.⁵⁹ Cile mengalami konvergensi PDB per kapita antarwilayah subnasionalnya antara 1960 dan 2001, ketika PDB per kapitanya melonjak lebih dari dua kali lipat dari \$4.270 menjadi \$10.538.⁶⁰ Afrika Selatan yang termasuk dalam kategori negara berpendapatan menengah ke atas juga mengalami konvergensi pendapatan per kapita antara kota-kota kecil dan kota-kota besarnya selama kurun waktu 1990–2000.⁶¹ Untuk Kolombia, sebuah negara dengan perekonomian yang relatif tertutup, rasio PDB per kapita antara *departamento* Santafe de Bogota yang maju dan *departamento* Choco yang tertinggal turun dari 10 menjadi 6 selama kurun waktu 1950–60 dan menjadi 3,1 pada 1990.⁶²

Ketika pendapatan mengalami divergensi, kesehatan dan pendidikan mengalami konvergensi

Indikator Pembangunan Milenium subnasional antarwilayah banyak negara

Figur 2.10 Ketidakmerataan produk bruto provincial per kapita di Cina terus meningkat sejak tahun 1990



Sumber: Demurger, dlkk. 2002.

berkembang mengalami konvergensi, sehingga meskipun disparitas pendapatan dan kemakmuran material meluas, kesejahteraan dasar menjadi lebih setara. Di Indonesia, koefisien variasi antarprovinsi untuk rata-rata tahun sekolah turun dari 0,43 pada 1971 menjadi 0,15 pada 2000 dan untuk tingkat kemiskinan turun dari 0,42 menjadi 0,35.⁶³ Di Thailand, angka kematian bayi menyempit dari gap maksimal-minimal sebesar 6 persentase poin antara daerah maju dan tertinggal pada tahun 1980 menjadi 0,7 persentase poin pada 2000,⁶⁴ mendekati rata-rata nasional sebesar enam kematian per 1.000 kelahiran hidup. Di Vietnam, gap dalam tingkat malnutrisi antara daerah maju dan tertinggal turun dari 20 persentase poin pada 1998 menjadi 15 persentase poin pada 2004, mengikuti tren membaik yang terjadi di segala bidang.⁶⁵ Di Cina, indeks pembangunan manusia menurun antara 1995 dan 2003. Disparitas antara provinsi yang paling maju (Beijing) dan provinsi yang paling terbelakang (Tibet) turun dari 0,26 pada 1995 menjadi 0,19 pada 2003 untuk indeks harapan hidup, dan dari 0,50 menjadi 0,32 untuk indeks pembangunan manusia. Jurang tingkat kemelekan huruf juga menurun antara 1990 dan 2003, dari 58 menjadi 51 persentase poin.⁶⁶ Konvergensi kesejahteraan dasar di negara-negara Asia Timur yang

KOTAK 2.5. Inefisiensi spasial dan runtuhnya Uni Soviet

Bumi memiliki banyak tempat yang keras dan sulit, tetapi tidak banyak pemerintah yang mengerahkan energi begitu besar untuk membangun tempat-tempat semacam itu seperti Rusia semasa Uni Soviet.

Usaha untuk membangun wilayah timur Rusia mengalami peningkatan substansial semasa kekuasaan Stalin. Industrialisasi yang diwajibkan mencoba mengalihkan produksi ke timur dan menciptakan basis ekonomi baru di jantung geografis negeri tersebut. Penyetaraan massa ekonomi (khususnya industri) di seluruh penjuru Rusia dipandang sebagai cara untuk membuat pembangunan memiliki efek seragam di semua tempat. “Pertumbuhan industri yang berimbang” terus menjadi slogan untuk jangka waktu yang lama. Pada tahun 1930-an, wilayah-wilayah baru menerima lebih dari 50 persen investasi pusat, yang terutama diarahkan untuk pengembangan sektor pertanian. Wilayah-wilayah tersebut menyerap modal hanya pada awalnya. Pengaruh kasat matanya terlihat selama Perang Dunia II, walaupun kawasan yang paling produktif adalah yang dekat dengan fron, seperti Ural-Volga, di mana 58 persen pabrik yang dievakuasi dari belahan barat Uni Soviet ditempatkan.

Upaya terpusat dan terpimpin untuk menyebarkan massa ekonomi ini menghasilkan sesuatu yang sungguh menyedihkan. Alexei Mints, spesialis geografi (geografer) Soviet, menganggap klaim bahwa investasi terpimpin mampu membangkitkan daerah tertinggal dan menciptakan kota “dari ketiadaan” dalam waktu lima tahun sebagai propaganda semata. Realitasnya lebih menjemukan: “pembukaan” kawasan timur yang mentah berbarengan dengan pertumbuhan manufaktur

di barat. Peralihan ke timur, demikian tulis Mints, terutama terjadi di belahan Eropa.^a Pada kenyataannya, demografi dan geosenter ekonomi Rusia hanya bergerak ke arah timur sejauh Sungai Belaya di Bashkiria pada tahun 1990; delapan dari sebelas zona waktu Rusia berada di sebelah timur sungai tersebut. Siberia yang industrialis memang mengalami pertumbuhan pesat, tetapi persentasenya tidak sampai seperlima di bawah sistem harga Soviet yang lebih mementingkan barang jadi di atas barang mentah, transportasi, dan energi (tabel di bawah).

Infrastruktur sosial Soviet bertumpang-tindih dengan pembangunan industrinya. Pusat-pusat kesehatan, sekolah, tempat rekreasi, budaya, olahraga, dan fasilitas perumahan komunal—disebut *sotskulbyt*—biasanya dimiliki oleh perusahaan. Keadaan tumpang-tindih ini terutama tampak jelas di daerah-daerah terpencil, seperti kota Noril’sk. Tradisi ini, secara paradoks, digabungkan dengan redistribusi dana antardepartemen sektoral dan regional. Keuntungan diambil dan kemudian dibagikan lagi—tidak harus ke tempat yang sama—dalam bentuk barang modal dan aset. Persentase perusahaan di bawah yurisdiksi Uni mencapai 70 persen pada masa pemerintahan Stalin dan Brezhnev. Pemerintah pusat (Sovmin) mengontrol tak sampai 20 persen dari keuntungan industri yang diperoleh di tanah Rusia.

Dekonsentrasi industri, bersama dengan distorsi sistem harga dan perlombaan senjata yang mahal, menyeret Uni Soviet pada keruntuhannya. Pada akhir 1980-an, baik kalangan elite maupun masyarakat luas di hampir semua wilayah atau republik mengklaim bahwa mereka menanggung beban atas tanah yang hasilnya justru “memberi

makan orang lain”. Slogan *khozraschet* (pembiayaan dan pelaporan ekonomi mandiri) regional segera berkembang menjadi isu separatisme politik dan turut menyumbang bagi bubarnya Uni Soviet.

Setelah Uni Soviet runtuh, Federasi Rusia menjadi lebih terintegrasi dengan pasar dunia. Rusia mendapati dirinya memiliki lebih banyak sumber daya, tetapi lebih sedikit penduduk. Revaluasi pasar sumber daya dan aset menyusutkan massa ekonomi dari zona-zona yang jauh, tetapi infrastruktur yang melemah tidak mengurangi, dan dalam beberapa kasus, justru meningkatkan jarak ekonomi. Layanan publik yang terkait industri juga runtuh tahun 1990-an, ketika perusahaan-perusahaan diprivatisasi atau dialihkan dari *sotskulbyt* mereka ke kekuasaan pemerintah kota. Selama beberapa waktu semasa pemerintahan Yeltsin, pemasukan pemerintah federal dan regional/lokal secara resmi setara (50:50). Namun, pada tahun 2000-an, keadaan berubah dan angin lebih memihak Federasi (60:40 ketika pembayaran utang luar negeri harus dilakukan, dan kemudian menjadi 55:45). Akan tetapi, pengeluaran tetap pada rasio 50:50 karena transfer yang meningkat.

Dewasa ini, relasi keuangan pusat-daerah kembali didasarkan pada prinsip redistribusi, meskipun tidak seketat seperti semasa Uni Soviet. Namun, industri kini lebih berbasis minyak bumi dan bahan mentah. Setelah berpuluh-puluh tahun menjalankan rencana penyetaraan, ekonomi Rusia kini mengalami disparitas yang melebar dalam hal produk per kapita regional.

Figur di atas menunjukkan hal ini untuk tahun 1990 dan 2005, menggunakan metode dan harga Soviet lama (material neto) dan

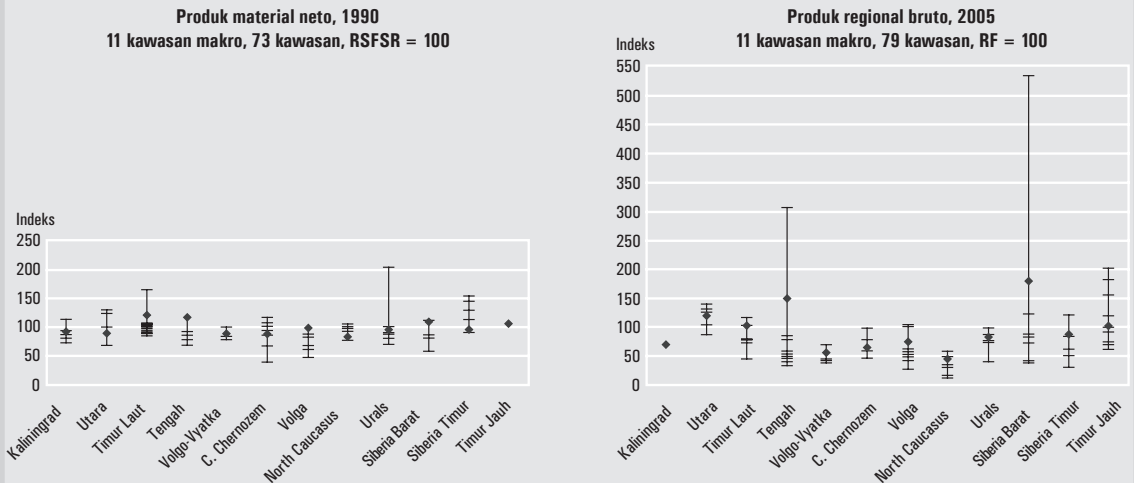
Pergeseran spasial di Federasi Rusia, 1900–2000

Indikator/kawasan	1900	1925	1950	1975	2000	1900	1925	1950	1975	2000
	Jumlah pekerja, juta					Produksi, miliar rubel, harga 2000				
Angka absolut	1,9	2,2	10,8	21,4	13,3	22	37	579	4,705	4,759
Berdasar tipe kawasan ^a	Persen					Persen (pada harga saat ini)				
Industri lama ^b	64	61	42	40	33	50	65	68	42	32
Eropa baru	30	33	39	41	47	33	31	27	38	40
Timur (Asiatik)	6	6	19	19	20	17	4	5	20	28

Perhitungan penulis berdasarkan berbagai sumber statistik dan literer. b. Termasuk St. Petersburg dan daerah pinggirannya, pusat (termasuk Nizhny Novgorod) dan Ural-tengah.

KOTAK 2.5. *Inefisiensi spasial dan runtuhnya Uni Soviet (lanjutan)*

Perbedaan dalam produk regional melebar
harga saat ini, persen dari rata-rata Rusia



Catatan: Garis vertikal menunjukkan kisaran nilai dalam suatu area, dan bentuk berlian merepresentasikan area rata-rata.

produk regional bruto (PRB) yang baru. Dua daerah yang paling maju, oblast Tyumen di Siberia Barat dan Moskow di tengah, tetap memegang kendali. Akan tetapi, gap antara daerah maju dan tertinggal membubung tinggi dari 5 menjadi 43. Dengan sistem redistribusi, gap antara daerah maju-tertinggal dalam hal pendapatan personal rata-rata di tiap-tiap area pada tahun 2005 adalah 11. Hanya 20 dari 88 kawasan melampaui rata-rata Rusia dalam PRB per kapita, dan hanya 22 dalam pendapatan. Kebanyakan daerah tertinggal memangkas

gap standar hidup tersebut dengan bantuan transfer dari kawasan lain. Kesejahteraan di daerah-daerah terpencil menjadi tidak begitu bergantung pada massa ekonomi di Rusia kontemporer. Tren ini dianggap tidak memuaskan oleh sementara pengamat dan pembuat kebijakan di Rusia, tetapi apa yang harus dilakukan dengannya tidaklah jelas. Perdebatan kebijakan berkisar di antara dua visi yang saling bertentangan: menjalankan sistem redistributif dengan pembagian keuntungan dari minyak dan gas bumi secara luas, atau diversifikasi

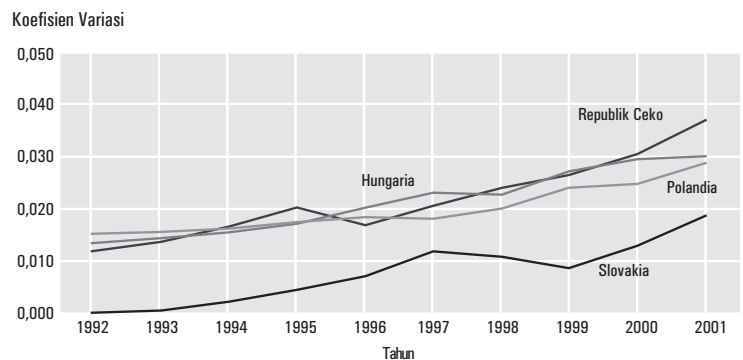
perekonomian regional berbasis aktivitas industri-militer dan inisiatif penelitian dan pengembangan. Sementara perdebatan tersebut terus bergulir, pengalaman Rusia di bawah pemerintah Uni Soviet menawarkan pelajaran kebijakan yang penting. Secara khusus bagi sebuah negara yang sangat luas, pilihan kebijakan spasial dan efisiensi mereka bisa berarti perbedaan antara kemajuan atau kemandekan ekonomi.

Sumber: Kontribusi dari Andrey Treyvish. a. Mints, 1974, hlm. 20-54.

berkembang pesat dicontohkan oleh Malaysia (lihat Figur 2.12).

Di negara-negara bagian di Meksiko, tingkat melek huruf orang dewasa dan kematian bayi mengalami konvergensi selama kurun waktu 1940–2002, sebagaimana halnya dengan tingkat harapan hidup dan lama sekolah selama 1990–2002.⁶⁷ Di Mesir, perbedaan tingkat pendidikan dasar untuk murid perempuan antara provinsi yang paling maju dan yang paling tertinggal telah menyempit dari 41 persentase poin pada 1995 menjadi 25 pada 2004, sebagaimana juga tingkat melek huruf

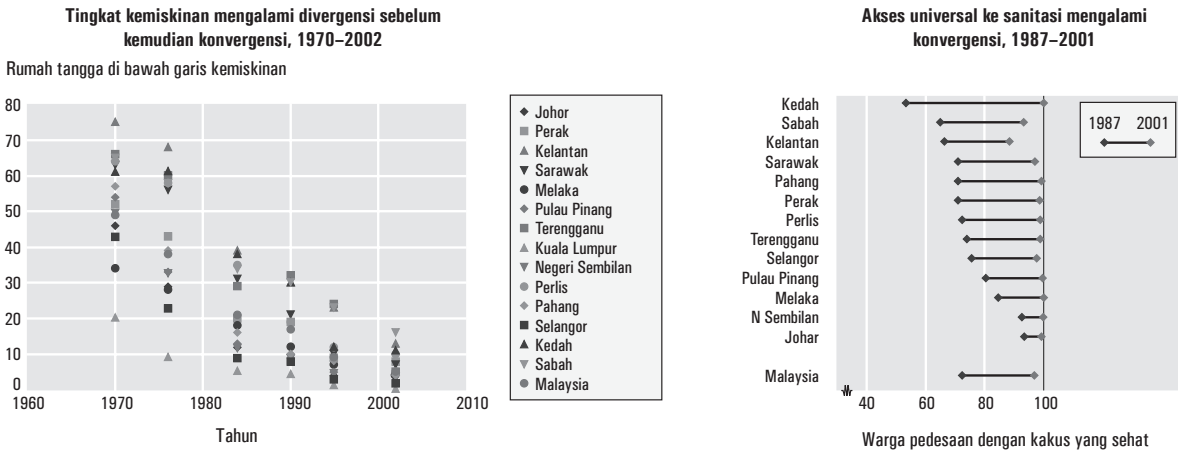
Figur 2.11 Disparitas pendapatan melebar ketika negara-negara Eropa Timur beralih dari sistem perekonomian terpusat ke sistem perekonomian pasar



Sumber: Ezcurra dan Pascual 2007.

dan gap gender dalam hal melek huruf antara 1986 dan 2001.⁶⁸

Figur 2.12 Di Malaysia, konvergensi geografis dalam kesejahteraan dasar menyertai pertumbuhan ekonomi



Tidak semua negara mengalami konvergensi spasial dalam Indikator-indikator Pembangunan Milenium mereka. Negara-negara di Asia Selatan dan Afrika masih memiliki disparitas internal yang lebar. Di India dan Sri Lanka, disparitas antarnegara bagian tetap besar antara tahun 1981 dan 1991,^{69,70} meskipun ada beberapa perbaikan baik di skala nasional maupun di daerah-daerah yang tertinggal. Di Sri Lanka, kemiskinan berkurang di semua provinsi antara 1991 dan 2007, dengan penurunan tercepat terjadi di provinsi barat yang telah maju.⁷¹ Di Kenya, gap tingkat partisipasi pendidikan dasar dan menengah antarprovinsi tetap lebar antara tahun 1999 dan 2004, tetapi, yang lebih penting, semua daerah mengalami kemajuan, termasuk daerah Timur Laut yang tertinggal.⁷²

Apa Perbedaan bagi negara berkembang dewasa ini?

Dalam buku *The Wealth of Nations*, yang diterbitkan pada tahun 1776, Adam Smith menulis, “Di pinggir lautlah, dan di sepanjang tepian sungai yang bisa dilayari, industri dari segala jenis secara alamiah mulai membiakkan dan meningkatkan dirinya, dan sering kali tak

lama berselang setelahnya meluaskan diri ke bagian-bagian pedalaman negeri.”⁷³ Yang ditulis oleh Smith pada 1776 tersebut dapat diterapkan pada proses spasial yang terjadi dalam pembangunan ekonomi Cina modern. Lalu, apakah yang berbeda, jika memang ada, bagi negara-negara berkembang saat ini?

Dalam hal-hal yang mendasar, tidak banyak yang berbeda. Poin kunci yang hendak dinyatakan Smith adalah bahwa pembangunan ekonomi suatu negara, pada tahapan awalnya, cenderung digerakkan oleh wilayah-wilayah subnasional yang menyediakan akses potensial terbesar ke pasar dan, karenanya, juga ke kepadatan. Akan tetapi, wilayah-wilayah subnasional yang jauh dari kepadatan, daerah pedalaman dalam contoh Smith, cenderung tertinggal. Baru pada tahap-tahap pembangunan yang lebih lanjut daerah tertinggal ini memperoleh lebih banyak manfaat dari pembangunan, yaitu manakala konvergensi subnasional dalam standar hidup yang jalannya lambat mulai terjadi. Tesis dasar ini berlaku hingga hari ini.

Namun, terdapat beberapa perbedaan penting bagi negara-negara berkembang saat ini:

- Mengingat begitu fenomenalnya ukuran pasar global dewasa ini, pembangunan akan lebih mengandalkan strategi pasar yang berorientasi ke luar agar daerah maju mampu berkompetisi dan mengadakan perdagangan secara global.
- Transformasi geografi ekonomi internal yang cepat—dan disparitas spasial di negara-negara berkembang dewasa ini—tampaknya akan lebih besar daripada banyak negara industri selama tahap-tahap awal pembangunan mereka.
- Oleh karena butuh waktu untuk membangun dan mematangkan mekanisme redistributif, mobilitas tenaga kerja dan keterhubungan pasar merupakan mekanisme yang lebih potensial untuk mengintegrasikan daerah tertinggal ke dalam perekonomian nasional. Globalisasi dan kemajuan teknologi dalam bidang transportasi dan komunikasi mampu menyediakan sarana untuk menjembatani jarak ekonomi antara daerah tertinggal dan daerah maju.

Pasar global lebih penting. Oleh karena integrasi yang lebih besar saat ini, pasar global memegang peranan yang lebih penting daripada pasar dalam negeri dibandingkan kapan pun dalam sejarah. Potensi pasar daerah maju di negara-negara berkembang dewasa ini lebih tinggi daripada potensi yang dipunyai negara-negara maju pada abad ke-19 dan awal abad ke-20, khususnya berkat pertumbuhan perdagangan yang luar biasa sejak berakhirnya Perang Dunia II. Malahan, pertumbuhan perdagangan saat ini dua kali lebih besar daripada pendapatan dunia pada beberapa

dasawarsa terakhir.⁷⁴ Perdagangan sebagai bagian dari PDB dunia kini lebih dari 25 kali besarnya pada tahun 1820 (lihat Figur 2.13). Jadi, pembangunan yang didasari oleh kebijakan proteksionis kiranya merupakan strategi yang paling masuk akal (jika tidak optimal) pada abad ke-19 dan awal abad ke-20.⁷⁵ Akan tetapi, strategi semacam itu kurang masuk akal sekarang, khususnya karena kegagalan praktiknya belum lama ini di Amerika Latin dan Afrika Sub-Sahara.

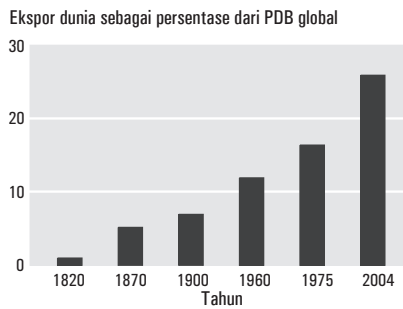
Ketika sebuah negara relatif tertutup, potensi pasar suatu area terutama ditentukan oleh jaraknya ke kepadatan dalam negeri. Akan tetapi, begitu ia membuka diri, jarak atau akses ke pasar internasional juga menjadi penting, dan daerah perbatasan atau pesisir cenderung memperoleh bagian yang lebih tinggi dari aktivitas ekonomi. Pergeseran struktural dalam pola perdagangan dapat mengubah topografi potensi pasar di suatu negara: yang dulunya merupakan wilayah maju, mungkin karena faktor kebijakan, memudar dan tenggelam karena jarak mereka ke daerah maju yang baru meningkat. Hal ini diilustrasikan oleh Inggris, Cina, dan Meksiko.

Keterbukaan penting bagi jarak.

Sebelum Meksiko meliberalisasi perdagangannya pada tahun 1985, jarak ke Mexico City merupakan penentu utama potensi pasar suatu area. akan tetapi, dengan liberalisasi, jarak ke kepadatan di Amerika Serikat juga menjadi penting, dan potensi pasar dan pertumbuhan daerah-daerah perbatasan seperti Ciudad Juarez, Mexicali-Calexico, Nogales, dan Tijuana meningkat tajam, sementara jumlah populasi dan penyebaran aktivitas manufaktur Mexico City mengalami penurunan.⁷⁶

Di Cina, selama masa pemerintahan Mao dengan kebijakan berdikarinya

Figur 2.13 Negara-negara berkembang dewasa ini menghadapi dunia yang lebih terintegrasi



Sumber: Chase-Dunn, Kawano, dan Brewer 2000.

yang terkenal, industri berat didorong ke provinsi-provinsi pedalaman, dan menerima 71 persen investasi negara antara tahun 1966 dan 1970. Banyak perusahaan di Shanghai dan kota-kota pesisir lain direlokasi ke pedalaman dan provinsi pegunungan semacam Guizhou, Hubei, dan Sichuan.⁷⁷ Namun, sejak Cina menjadi lebih terbuka pada perdagangan dan investasi asing, wilayah-wilayah pesisir makmur karena menjadi gerbang bagi pasar luar negeri, sementara banyak wilayah pedalaman “tenggelam”. Industri yang berorientasi ekspor (garmen, elektronik, kulit) terkonsentrasi di provinsi-provinsi pesisir, sedangkan industri yang berorientasi pasar domestik (logam, peleburan besi) mengalami penyebaran (lihat Peta 2.5).⁷⁸

Biaya transportasi dan telekomunikasi menjadi semakin penting. Tepi laut dan sungai yang bisa dilayari merupakan lokasi alamiah bagi daerah maju sebab, pada masa Smith, mengirimkan barang ke pasar dalam dan luar negeri dengan kapal merupakan cara yang paling efektif dari sisi biaya. Akan tetapi, kemajuan teknologi telah sanggup menekan banyak biaya transportasi barang dan telekomunikasi (lihat Bab 6). Moda-moda transportasi baru (berbasis non-air) dan revolusi teknologi informasi sudah membangun lanskap kepadatan ekonomi secara baru.

Akses ke pengetahuan lebih mudah.

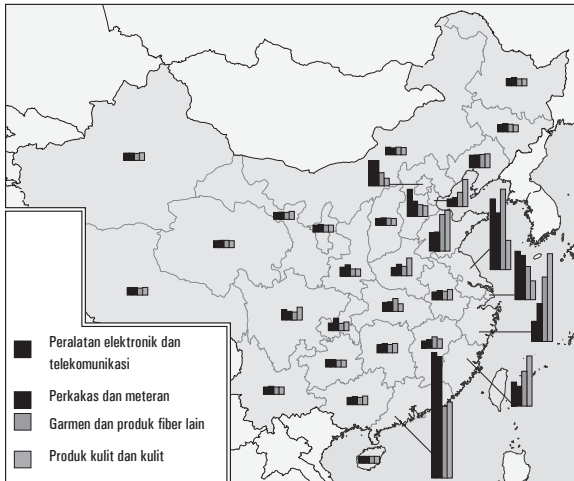
Negara-negara berkembang dewasa ini bisa mengambil keuntungan dari pasar dunia yang sangat besar dan belum pernah ada sebelumnya, sehingga bisa mengaksesnya dengan lebih mudah. Pada waktu yang sama, arus investasi asing langsung yang lebih besar, yang naik dua kali lebih cepat daripada perdagangan dunia, memperbesar akses ke pengetahuan mengenai teknologi kelas dunia.⁷⁹ Untuk negara-negara berkembang yang paling berhasil dalam beberapa dasawarsa terakhir (khususnya di Asia Timur), hasil yang diperoleh adalah pertumbuhan nasional—yang digerakkan oleh daerah-daerah maju—yang jauh lebih cepat daripada negara-negara maju saat ini pada tahap awal pembangunan mereka.

Dengan pertumbuhan yang sedemikian pesat di daerah-daerah maju, disparitas geografis di banyak negara berkembang saat ini juga jauh lebih lebar. Sebagai contoh adalah Cina, yang PDB per kapitanya kurang-lebih setara dengan PDB Inggris pada tahun 1911. Pada waktu itu, London memiliki PDB per kapita sekitar 1,7 kali lipat dari rata-rata nasional, sementara East Anglia mempunyai PDB sebesar dua pertiganya saja.⁸⁰ Di Cina sekarang, angka yang sebanding dengannya adalah 3,3 untuk wilayah Shanghai yang maju dan sepertiga untuk daerah Guizhou yang tertinggal.⁸¹ PDB per kapita Shanghai (\$16.044), kurang-lebih setara dengan rata-rata PDB Inggris tahun 1988, sedangkan PDB Guizhou yang sebesar \$1.653 baru bisa dikatakan mendekati rata-rata PDB Inggris tahun 1830.⁸²

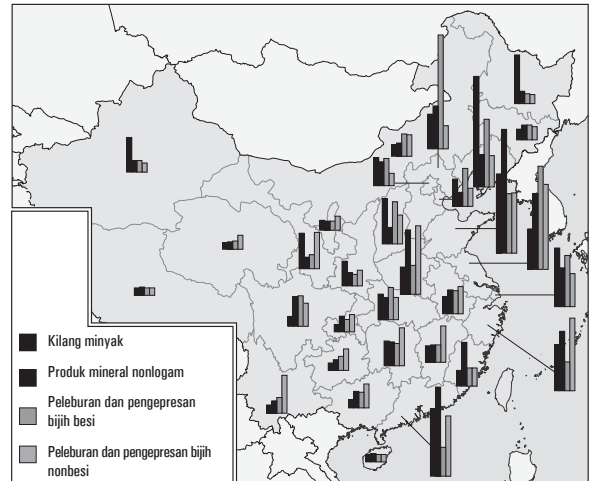
Walaupun berbagai perbandingan antara Cina dan Inggris mesti dilakukan dengan hati-hati karena perbedaan skala geografi antara keduanya, poin mendasarnya tetap sama. Ketika negara-

Peta 2.5 Industri ekspor terkonsentrasi di wilayah pesisir untuk meminimalkan jarak ke pasar global

a. Industri yang berorientasi pasar internasional



b. Industri yang berorientasi pasar domestik



Sumber: He (2008), akan terbit.

negara yang saat ini kaya mengalami tahap perkembangan pada abad ke-19 dan awal abad ke-20, pertumbuhan daerah-daerah maju mereka terbatas oleh tingkat pertumbuhan pasar domestik dan perkembangan teknologi dunia. Batasan-batasan ini menentukan hingga sejauh mana disparitas spasial akan meningkat selama tahap awal pembangunan. Kondisi itu amat bertolak belakang dengan apa yang terjadi pada negara-negara berkembang dewasa ini di mana berbagai batasan tersebut tidak ada lagi. Meskipun ketiadaan hambatan tersebut dapat membantu negara berkembang, disparitas potensial yang mungkin muncul antara daerah maju dan tertinggal pada tahap awal pembangunan jauh lebih besar.

Walau ketidakmerataan spasial antara daerah maju dan tertinggal di negara-negara berkembang sekarang ini akan tetap mengikuti pola berbentuk U-terbalik yang sama, fitur-fiturnya akan berbeda. Kurva naiknya kemungkinan besar akan lebih curam pada tahap-tahap awal pembangunan. Namun demikian, seiring dengan lebih cepatnya waktu yang dibutuhkan untuk peningkatan disparitas, peluang terjadinya konvergensi yang lebih cepat antara daerah maju dan tertinggal juga lebih besar—karena teknologi informasi dan komunikasi modern menawarkan metode-metode untuk menjembatani jarak ekonomi antara kedua wilayah yang berseberangan tersebut.

Penyekatan



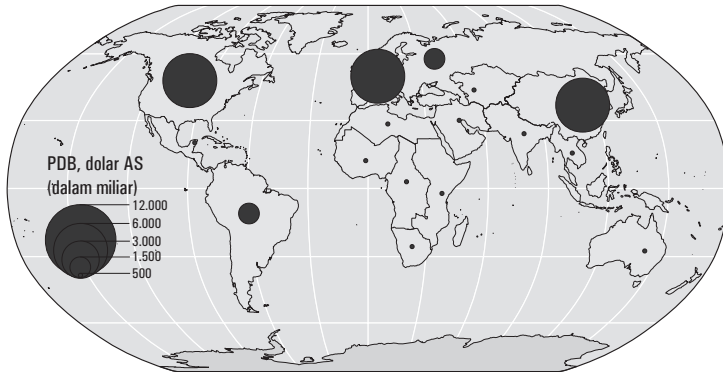
Kepadatan dan jarak, dimensi geografi ekonomi yang telah dibahas di dua bab sebelumnya, penting bagi pembangunan negara dan kawasan. Selama dua abad terakhir, produk domestik bruto (PDB) global telah tumbuh sekitar 2,3 persen setahun, sebuah peningkatan hampir 50 kali lipat dalam konstanta dolar.¹ Tetapi, pertumbuhan itu tidak merata. Separuh dari PDB global dewasa ini dihasilkan hanya di 1,5 persen luas dunia, yang setara dengan luas Aljazair. Massa ekonomi yang padat ini menjadi tempat tinggal bagi sekitar seperenam penduduk dunia.²

Kepadatan yang tinggi mencerminkan betapa kedekatan antaragen ekonomi di berbagai skala spasial—lokal, regional, dan internasional—sangat bermanfaat. Jarak juga memainkan peran penting baik di tataran domestik maupun global. Selama 50 tahun terakhir, persentase aktivitas ekonomi secara sangat timpang telah terkonsentrasi di Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timur Laut (lihat Peta 3.1). Berada dekat dengan pasar-pasar yang besar untuk produk dan pasokan ini membuka peluang yang sangat besar. Sungguh, terdapat korelasi yang kuat antara akses ke berbagai pasar dan pertumbuhan ekonomi.

Tetapi, penyekatan (*division*) antarnegara-bangsa membuat proses geografi ekonomi terpecah-pecah menjadi skala nasional dan regional. Gelombang globalisasi termutakhir, yang dimulai setelah Perang Dunia II, telah dikait-kaitkan dengan suatu dunia yang tanpa garis batas. Pada tahun 1990, Kenichi Ohmae membuat pernyataan yang sangat terkenal: “secara efektif, batas-batas telah menghilang”.³ Untuk beberapa kawasan dan sementara transaksi lintas batas, pernyataan ini merefleksikan kenyataan. Namun, jumlah batas, alih-alih menghilang, justru berlipat tiga dalam 50 tahun terakhir. Saat ini, terdapat sekitar 600 batas antarnegara (lihat Figur 3.1).⁴ Dan, jumlah ini mungkin akan terus bertambah jika negara-negara serikat atau federasi yang ada saat ini terpecah, atau jika kaum minoritas dalam negara berhasil memperoleh status penentuan nasib sendiri, atau jika sekitar 70 negara yang belum merdeka memerdekakan diri.⁵

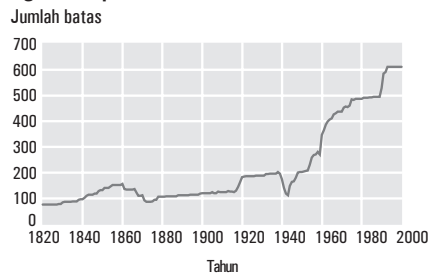
Bab ini menunjukkan bagaimana penyekatan semacam itu memengaruhi pembangunan ekonomi, bagaimana geografi dan sejarah budaya menyumbang pada penyekatan yang ada hingga kini, dan bagaimana negara membangun penghalang bagi terjadinya

Peta 3.1 PDB global terkonsentrasi di beberapa kawasan dunia, 2006



Sumber: Bank Dunia 2007j.

Figur 3.1 Jumlah batas antarbangsa naik tiga kali lipat selama 50 tahun terakhir



Sumber: Stinnett, dkk. 2002.

interaksi yang produktif dengan negara-negara tetangga dan warga dunia lain. Ekonomi diuntungkan oleh usaha untuk secara bertahap menghapuskan penghalang semacam itu, dan negara-negara kaya cenderung tidak banyak memiliki penghalang perdagangan dan mobilitas faktor. Negara-negara yang telah mengalami integrasi *regional* telah diuntungkan dengan adanya limpahan (*spillovers*) pertumbuhan, pasar dalam negeri yang lebih besar, dan skala ekonomi dalam produksi dan beberapa jenis layanan publik. Pada awalnya, beberapa negara dalam suatu kawasan akan lebih makmur daripada yang lain, tetapi standar hidup pada akhirnya akan berkonvergensi di kawasan yang telah terintegrasi. Dan di dunia di mana aktivitas ekonomi dan daya beli terkonsentrasi di beberapa kawasan, negara-negara yang terintegrasi

secara *global* akan diuntungkan oleh akses ke pasar dan sumber investasi tersebut. Bab ini mendorong negara-negara untuk mengupayakan integrasi semacam itu.

Temuan-temuan utama:

- **Penyekatan atau pembagian antarnegara membuat batas-batas yang semakin kentara di dunia berkembang.** Batas-batas menghambat arus barang, modal, orang, dan gagasan. Tetapi, negara-negara besar dengan pasar yang juga besar mungkin tidak terlalu dirugikan oleh batas-batas yang lebih restriktif. Negara-negara kecil yang mestinya lebih khawatir. Beberapa jenis penyekatan-penyekatan, seperti wilayah daratan yang tak bergaris pantai (*landlocked*), berada di luar jangkauan kendali suatu negara itu sendiri. Yang lain dibuat sendiri. Dan, seiring pembangunan, negara-negara perlu secara bertahap menghapuskan hampir seluruh jenis batas-batas mereka.
- **Massa ekonomi terkonsentrasi di Amerika Utara, Eropa Barat, dan Asia Timur Laut.** Dan, hanya Asia Timur-lah yang berhasil secara signifikan meningkatkan persentase PDB globalnya dalam beberapa dasawarsa terakhir. Konsentrasi global ini sangat penting bagi prospek pembangunan di kawasan-kawasan dunia yang saat ini tertinggal, dan upaya meningkatkan akses mereka ke pasar dunia harus menjadi prioritas bagi kebijakan pembangunan global.
- **Di berbagai kawasan dunia, pada awalnya pembangunan ekonomi biasanya disertai oleh divergensi standar hidup antarnegara, yang kemudian disusul oleh konvergensi.**

Indikator kesehatan dan pendidikan dasar menunjukkan perbaikan di hampir semua kawasan dunia, tetapi pendapatan antara negara-negara kaya dan miskin mengalami divergensi hingga level tertentu. Meningkatnya ketidakmerataan antarnegara dalam suatu kawasan akan berbalik manakala daerah tertinggal menikmati pertumbuhan limpahan dari negara-negara maju.

- ***Mengatasi penyekatan pembagian antarnegara baik secara regional maupun global sangat penting bagi pembangunan yang berkelanjutan.*** Hal ini merujuk pada pentingnya kebijakan yang dapat memfasilitasi akses ke pasar global dan mendorong integrasi regional dalam beragam bentuknya (lihat Bab 6 dan 9).

Definisi Penyekatan

Batas tidak sama dengan penyekatan. Batas-batas nasional melingkupi orang yang memiliki karakteristik sama, membangun kesadaran akan tempat (*sense of place*) dan kepemilikan (*sense of belonging*) yang amat berpengaruh pada kesejahteraan sosial. Batas-batas semacam itu juga memunculkan berbagai unit masyarakat yang bisa dikelola untuk keperluan tata-kelola masyarakat. Dan bila ditetapkan secara benar dan sesuai, batas-batas tersebut memberikan rasa aman dan stabilitas, yang berujung pada manfaat ekonomi yang luar biasa besar. Penyekatan, sebaliknya, muncul manakala batas-batas dikelola dengan buruk. Penyekatan berkisar mulai dari larangan yang sifatnya moderat terhadap arus barang, modal, orang, dan gagasan sampai ke sifat yang lebih keras yang dipicu oleh perselisihan tapal batas, perang sipil, dan konflik antarnegara.

Batas-batas tidak pernah menjadi masalah dalam dirinya sendiri. Tetapi, konsekuensinya bagi pembangunan ekonomi sangat berbeda ketika negara-negara yang terpisahkan oleh batas tersebut diintegrasikan ke dalam satu komunitas ekonomi fungsional (Republik Ceko dan Republik Slovakia) atau terpisah oleh konflik, yang mengurangi kemungkinan untuk integrasi lebih jauh (Eritrea dan Etiopia).

Dilihat dari kacamata ekonomi, beberapa batas tampak lebih lebar daripada yang lain (lihat Peta 3.2). Lebar atau tebal batas-batas suatu negara biasanya menentukan seberapa besar larangan negara tersebut terhadap arus barang, modal, orang, dan gagasan dari negara-negara lain.⁶ Semakin lebar batasnya, semakin besar negara membatasi perdagangan, perjalanan, dan arus faktor produksi.

- Batas-batas ekonomi di Amerika Utara, Eropa Barat, Jepang, Australia, dan Selandia Baru sempit; di Asia, Afrika, dan Eropa Timur lebar; dan di Amerika Latin sedang. Negara-negara yang memiliki batas yang lebar mencakup negara-negara dengan perekonomian yang sedang tumbuh di Asia Timur dan negara-negara di Afrika Sub-Sahara, yang selama berpuluh-puluh tahun mengalami tingkat pertumbuhan yang rendah.
- Batas-batas dengan lebar yang sama kelihatan lebih sempit di sekitar negara-negara besar. Hal ini mencerminkan bahwa negara-negara tersebut sering kali lebih mampu bertahan dengan kebijakan yang lebih restriktif. Negara-negara kecil lebih mengandalkan keterbukaan untuk mengatasi pasar dan skala produksi mereka yang kecil.

Peta 3.2 Beberapa batas jauh lebih lebar daripada yang lain



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Lebar batas tersebut bersifat proporsional dengan seberapa kuat larangan tiap-tiap negara terhadap arus barang, modal, orang, dan gagasan ke dan dari negara-negara lain. Area abu-abu = datanya kurang memadai.

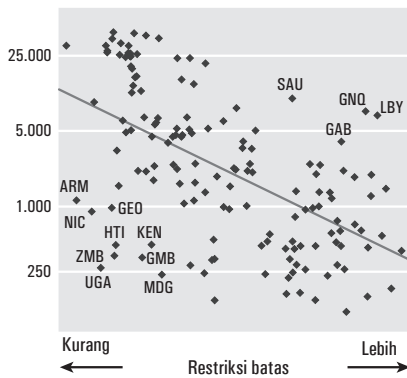
- Beberapa negara dengan batas-batas yang sempit dikelilingi oleh negara-negara yang memiliki kebijakan restriktif. Hal ini membuat mereka lebih sulit mendapatkan keuntungan dari adanya keterbukaan dibandingkan dengan negara-negara dengan lingkungan yang lebih terbuka.
- Hal ini terutama berlaku untuk negara-negara yang terbuka namun tidak mempunyai garis pantai, seperti Armenia, Uganda, dan Zambia, daripada negara-negara yang terbuka dan memiliki pesisir, seperti Cile atau Georgia. Beberapa negara bergaris pantai, sebaliknya, membuat restriksi yang sangat ketat sehingga mereka pun menjadi negara yang tertutup.

Dengan membandingkan lebar batas dan status ekonomi, terlihat bahwa negara-negara yang lebih kaya umumnya memiliki batas restriksi yang lebih rendah (lihat Figur 3.2).⁷ Seiring pertumbuhan

negara, ia memperkuat berbagai institusinya untuk mengelola batas-batasnya serta mengatur arus barang dan faktor-faktor produksi. Ia juga menjadi lebih terintegrasi ke dalam perekonomian global dan membuka batas-batasnya agar bisa menikmati keuntungan yang timbul karena adanya interaksi dengan berbagai negara lain, sehingga pembangunan pun ikut terdorong. Tetapi, pengecualian selalu ada. Beberapa negara yang memiliki tingkat pendapatan menengah ke atas mempertahankan kebijakan restriksi tinggi—kesemuanya adalah negara pengekspor minyak: Guinea Ekuatorial, Gabon, Libia, dan Arab Saudi (bagian kanan atas Figur 3.2). Dan, beberapa negara yang lebih miskin telah secara berarti menurunkan tingkat restriksi mereka. Di antaranya adalah Armenia, Uganda, dan Zambia yang tidak memiliki garis pantai, serta negara-negara pesisir semacam Gambia, Georgia, Haiti, Kenya, Madagaskar, dan Nikaragua (bagian kiri bawah).

Figur 3.2 Negara-negara kaya cenderung memiliki restriksi batas yang lebih rendah daripada negara-negara miskin

PDB per kapita (dalam dolar AS)



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia (lihat Catatan 6).

Catatan: PDB per kapita adalah untuk tahun 2005 berdasarkan dolar AS tahun 2000 dari seri yang dipakai di bagian selanjutnya dari bab ini serta didasarkan pada Bank Dunia (2007j) dan Maddison (2006). ARM = Armenia; GNQ = Guinea Ekuatorial; GAB = Gabon; GMB = Gambia; GEO = Georgia; HTI = Haiti; KEN = Kenya; LBY = Libia; MDG = Madagaskar; NIC = Nikaragua; SAU = Arab Saudi; UGA = Uganda; ZMB = Zambia

Bagaimana negara mempertahankan penyekatan

Negara menentukan seberapa lebar dan terbuka batas-batas mereka, yang lalu memengaruhi arus barang, modal, orang, serta gagasan. Dan, pengaruh penyekatan tersebut berubah tatkala negara menjadi lebih terbuka pada arus-arus tertentu serta melarang yang lain.

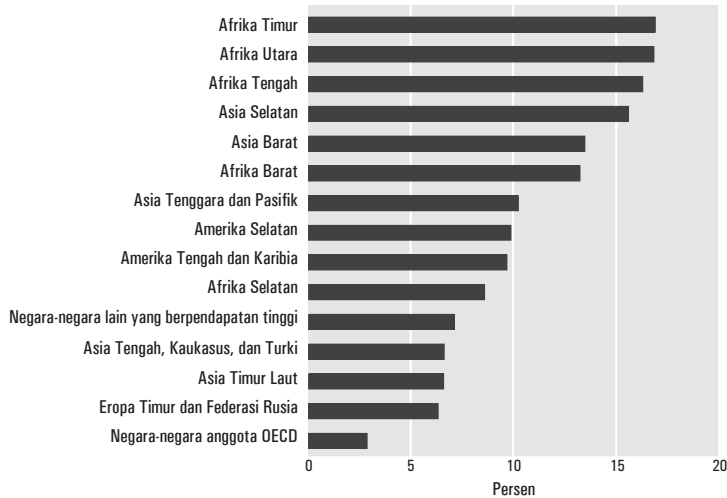
Barang dan jasa. Batas menekan perdagangan. Sebuah kajian pada pertengahan tahun 1990-an menemukan bahwa perdagangan antarprovinsi di Kanada, secara rata-rata, 20 kali lebih besar daripada perdagangan antarprovinsi dan antartempat berjarak sama di Amerika Serikat. Hal itu mengimplikasikan bahwa suatu “lebar-batas” setara dengan peningkatan jarak perdagangan sejauh 10.500 mil.⁸ Estimasi yang lebih mutakhir menyebutkan bahwa batas-batas internasional telah mereduksi perdagangan antarnegara industri pada skala 20–50 persen.⁹ Reduksi tersebut lebih besar lagi untuk negara-negara berkembang, yang cenderung memiliki hambatan perdagangan lebih besar.

Negara-negara yang mendorong ekspor dan terbuka pada berbagai barang dan jasa impor tumbuh lebih cepat dan mengurangi kemiskinan lebih baik daripada negara-negara yang menghambat ekspor. Bila ekspor terkonsentrasi di manufaktur yang padat karya, perdagangan mampu meningkatkan upah tenaga kerja tidak terampil, sehingga orang miskin terangkat. Hal tersebut juga mendorong stabilitas makroekonomi, sekali lagi menguntungkan orang miskin, yang lebih rentan terhadap inflasi. Dan melalui inovasi dan akumulasi faktor, perdagangan memacu produktivitas dan akhirnya pertumbuhan.¹⁰ Mungkin saja kuatnya hubungan antara perdagangan dan pertumbuhan ini secara empiris diragukan.¹¹ Tetapi, pada dasarnya semua negara maju dan berkembang memiliki orientasi perdagangan yang kuat.

Keterbukaan suatu negara terhadap perdagangan sering kali diukur dengan jumlah ekspor dan impornya sebagai bagian atau persentase dari PDB. Tetapi, ukuran yang lebih eksplisit adalah tingkat tarif rata-rata, yang secara global turun dari 30 persen pada awal 1980-an menjadi sekitar 10 persen saja pada 2005.¹² Tarif tertinggi adalah di Afrika, Asia Selatan, dan Asia Barat, sedangkan yang terendah terdapat di negara-negara anggota Organisasi untuk Kerja Sama Ekonomi dan Pembangunan (OECD) (lihat Figur 3.3). Kuota, subsidi, bea *antidumping*, lisensi, dan aturan-aturan yang idiosinkratik atau membingungkan juga memengaruhi perdagangan.¹³ Dengan menggunakan hambatan tarif dan nontarif, negara-negara miskin lebih membatasi perdagangan daripada negara-negara kaya. Mereka juga menghadapi berbagai hambatan yang lebih tinggi bagi ekspor mereka.

Figur 3.3 Tarif rata-rata tertinggi ada di Afrika, Asia Selatan, dan Asia Barat

Tarif rata-rata, 2005

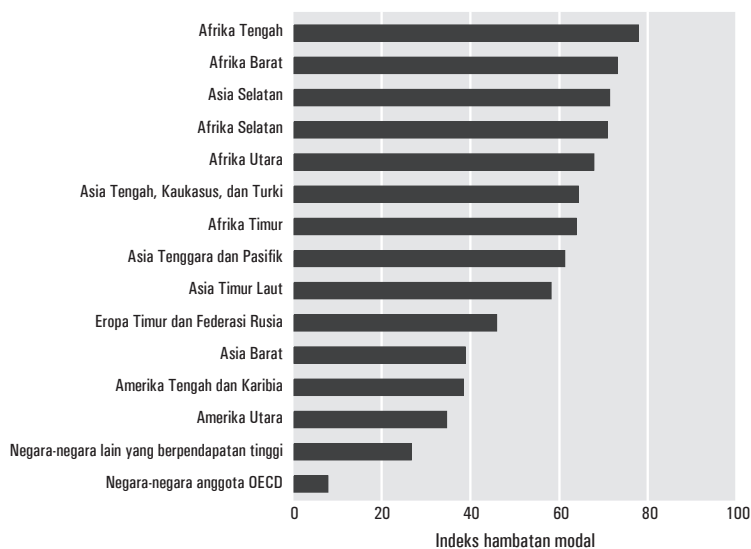


Sumber: Bank Dunia 2006f.

Catatan: Figur di atas mencerminkan rata-rata tak tertimbang tarif negara.

Hambatan nontarif, secara rata-rata, merepresentasikan lebih dari dua pertiga hambatan perdagangan total, di mana proporsi lebih tinggi terdapat di negara-negara kaya.

Modal. Hambatan terhadap arus modal lebih rendah di negara-negara industri daripada di negara-negara berkembang pada tahun 2005¹⁴ (lihat Figur 3.4) dan paling besar adalah di

Figur 3.4 Hambatan modal tertinggi ada di Afrika, Asia Selatan, dan Asia Tengah

Sumber: Chinn dan Ito 2006.

Afrika, Asia Tengah, dan Asia Selatan. Kajian empiris mutakhir—yang terutama didorong oleh krisis keuangan tahun 1990-an—memberikan bukti sah bahwa globalisasi keuangan menguntungkan negara-negara berkembang dan bahwa keterbukaan finansial yang lebih besar, dari dirinya sendiri, tidak menyumbang pada krisis ekonomi yang lebih parah.¹⁵ Dengan menurunkan biaya modal di negara penerima, pembebasan transaksi akun modal (*capital account transactions*) meningkatkan ketersediaan sumber daya bagi investasi yang produktif. Hal itu juga dapat mendorong diversifikasi portofolio, dengan demikian mengurangi risiko, serta mendorong manajemen moneter yang sehat. Dari tahun 1955 hingga 2004, pembebasan akun modal memiliki keterkaitan yang positif dengan pertumbuhan baik di negara maju maupun berkembang.¹⁶ Liberalisasi pasar ekuitas menambah 1 persentase poin pada pertumbuhan PDB tahunan.¹⁷ Tetapi, arus utang jangka pendek, yang mencakup arus obligasi portofolio dan pinjaman bank komersial, bisa dengan mudahnya berlari. Di negara-negara di mana sektor keuangan masih belum sepenuhnya berkembang, pemerintah dan lembaga-lembaga keuangan mungkin saja menghadapi risiko kerugian yang lebih tinggi atas utang jangka pendek dan, karenanya, meningkatkan kerentanan mereka terhadap arus keluar yang terjadi secara mendadak.

Manfaat tidak langsung dari adanya integrasi global dan arus modal bebas lebih besar daripada efek langsung adanya akumulasi modal dan diversifikasi portofolio. Pasar yang terbuka mampu mendorong terbangunnya disiplin moneter, stabilitas makroekonomi, dan pengembangan keuangan. Hal

KOTAK 3.1. Pentingnya negara-negara tetangga: integrasi regional dan limpahan pertumbuhan

Limpahan pertumbuhan dari luar batas merupakan salah satu keuntungan utama integrasi regional.^a Dalam ruang ekonomi yang lebih terintegrasi, prospek pertumbuhan jangka panjang negara-negara menjadi semakin saling terkait seiring semakin teraksnesnya pasar negara-negara tetangga. Pertumbuhan di negara tetangga mendorong pertumbuhan domestik, yang akhirnya menguntungkan semua pihak di kawasan tersebut. Pengganda spasial (*spatial multiplier*) ini meningkatkan atau mempertinggi ganjaran bagi kebijakan yang baik dan turut menentukan konvergensi standar hidup.

Menghitung manfaat limpahan pertumbuhan

Dari tahun 1970 hingga 2000, keanggotaan dalam perjanjian perdagangan regional bersama (*Regional Trade Agreement—RTA*) telah dikaitkan dengan limpahan pertumbuhan sebesar 13,6 sampai 15,3 persen, sehingga setiap persentase poin dalam tingkat pertumbuhan rata-rata mitra RTA akan memberi "bonus pertumbuhan" sebesar 0,14 pada pertumbuhan domestik. Terkait dengan ini adalah pengganda spasial sebesar 1,14 sampai 1,18, di mana integrasi internal mampu meningkatkan keefektifan kebijakan pertumbuhan domestik antara 14 dan 18 persen.

Di Eropa dan Asia Timur, di mana integrasinya paling kuat, keuntungan yang

diperoleh selama beberapa dasawarsa terakhir lebih besar lagi. Untuk negara-negara ini, rata-rata limpahan pertumbuhan antara tahun 1970 dan 2000 adalah sebesar 15,3 sampai 17,0 persen. Hal ini turut memengaruhi terjadinya konvergensi standar hidup yang meski lambat tapi pasti, sehingga gap kemakmuran antarnegara OECD yang paling miskin dan paling kaya menyempit dengan kecepatan rata-rata 1,59 sampai 1,85 persen per tahun. Bersamanya, keefektifan berbagai kebijakan domestik yang mendukung pertumbuhan telah naik sebesar 18,1 sampai 20 persen.

Di Afrika Sub-Sahara, rata-rata limpahan pertumbuhan jauh lebih lemah, yang menandakan relatif kurangnya integrasi regional walau RTA tumbuh subur di kawasan ini. Limpahan pertumbuhannya diperkirakan hanyalah sebesar 2,9 sampai 3,9 persen, mengimplikasikan pengganda spasialnya sebesar 1,01 hingga 1,04 saja. Hal yang sama juga terjadi manakala lingkungan negara tetangga ditentukan dengan kontiguitas dan bukan keanggotaan dalam RTA. Tingkat pertumbuhan negara di Afrika Sub-Sahara secara tipikal tergantung dari pertumbuhan negara-negara sekitarnya.

Implikasinya bagi negara-negara tak bergaris pantai dan miskin sumber daya di Afrika Sub-Sahara

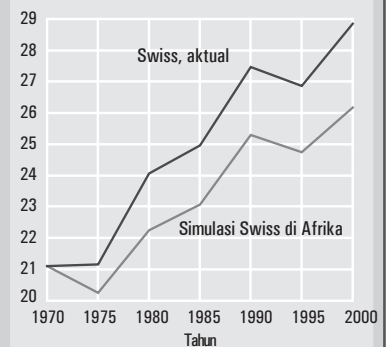
Dalam kondisi saat ini, jika negara-negara

Sub-Sahara yang sumber daya alamnya paling memungkinkan mampu mempertahankan pertumbuhan, banyak negara miskin tak bergaris pantai dan miskin di Afrika Tengah akan tertinggal semakin jauh.

Jika Swiss menjadi subjek limpahan dari Republik Afrika Tengah antara tahun 1970 dan 2000, PDB per kapitanya pada tahun 2000 akan 9,3 persen lebih rendah, dengan kehilangan PDB kumulatif sebesar 334 miliar dolar (konstanta dolar internasional tahun 2000), atau 162 persen dari PDB Swiss (lihat figur di bawah).

Menempatkan Swiss di Afrika akan membuatnya mengalami kerugian sebesar 334 miliar dolar

PDB per kapita
(konstanta dolar AS, dalam ribuan)



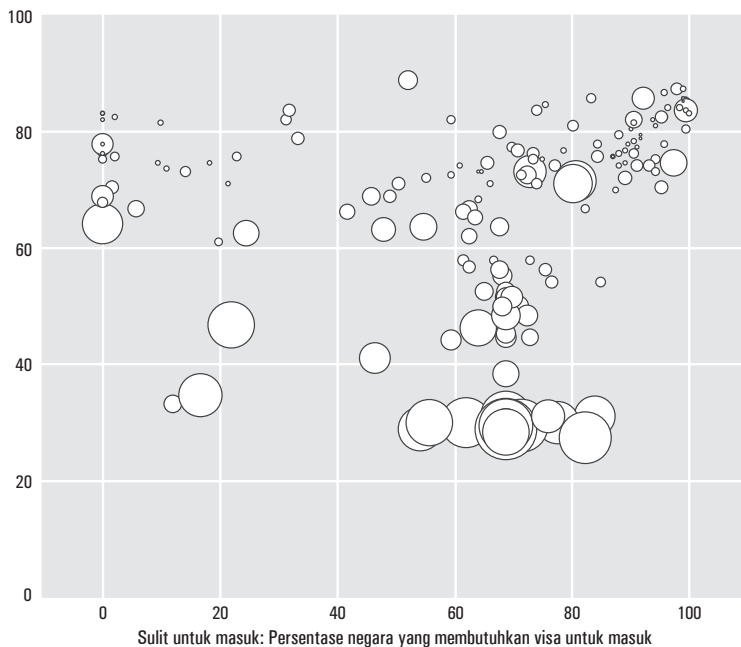
Sumber: Roberts dan Deichmann 2008.
a. Collier dan O'Connell akan terbit.

itu juga dapat memperkuat struktur institusi dan pemerintahan. Dan, pasar terbuka dapat meningkatkan integrasi dengan perekonomian global.¹⁸ Bila pasar dan pemerintahan berkembang baik, globalisasi finansial akan memberikan sumbangan besar bagi PDB dan pertumbuhan produktivitas serta mengurangi tingkat kerentanan keuangan (*financial vulnerability*). Bila tidak, dampaknya terhadap pertumbuhan akan ambigu, dan risiko terhadap krisis finansial akan tinggi.

Orang. Arus migrasi telah meningkat seiring globalisasi, tetapi masih jauh lebih rendah daripada perdagangan atau arus modal. Estimasi global memperkirakan bahwa 11 juta orang berpindah setiap tahunnya untuk memperoleh pekerjaan jangka panjang atau tinggal di negara lain. Sekitar 3,5 juta dari mereka merupakan pekerja dengan keterampilan rendah, dan banyak yang bermigrasi ke negara-negara Teluk atau berpendapatan menengah ke atas lain.¹⁹ Kaum migran berpindah untuk

Figur 3.5 Warga dari negara yang lebih kaya melengkapi lebih sedikit persyaratan untuk mendapatkan visa

Sulit untuk keluar: Persentase negara yang membutuhkan visa



Sumber: Neumayer 2006.

Catatan: Lingkaran proporsional dengan PDB per kapita; visa yang bisa diperoleh di perbatasan tidak tercakup.

mendapatkan upah yang lebih tinggi, kesempatan belajar yang lebih baik, atau kualitas hidup yang lebih tinggi (lihat Bab 5). Negara asal menerima kiriman uang (*remittance*), mendapat surplus tenaga kerja pertanian, serta diuntungkan oleh kaum migran yang kembali dengan membawa keterampilan baru dan modal kerja dari luar negeri. Negara tujuan, yang banyak di antaranya menghadapi tingginya penduduk berusia senja atau amat kekurangan tenaga kerja, meningkatkan kolam tenaga kerja mereka dengan memberikannya kepada tenaga kerja tidak terampil dan produktivitas mereka dengan menarik kaum migran yang berkualifikasi tinggi.

Keuntungan ekonomis dari tingkat migrasi yang lebih tinggi dapat menjadi besar.²⁰ Kolam migran yang potensial tampaknya akan tetap besar mengingat timpangnya perbedaan upah antara negara-negara miskin dan kaya, tiga

sampai empat kali lipat dari perbedaan upah yang mendorong migrasi massal dari Eropa ke Amerika Utara pada akhir abad ke-19.²¹ Namun demikian, terlepas dari potensi keuntungan dan kesiapan pasokan migran, kebanyakan negara melarang migrasi masuk, terutama dikarenakan keyakinan akan munculnya dampak negatif atas pasar tenaga kerja dalam negeri.

Informasi yang dapat dibandingkan mengenai berbagai pembatasan migrasi tidak tersedia. Tetapi, beberapa negara juga mengatur izin masuk para pendatang jangka pendek. Setiap negara menginginkan orang dari negara-negara tertentu untuk datang demi tujuan bisnis atau kunjungan wisata, tetapi, pada saat yang sama, mencegah orang dari negara-negara lain karena alasan ekonomi, politik, atau keamanan. Hal ini menghasilkan sistem “ketimpangan akses ke ruang asing”²² yang kompleks, yang mencerminkan restriksi serupa bagi orang yang ingin bermigrasi. Warga negara kaya harus melengkapi lebih sedikit persyaratan untuk mendapatkan visa daripada warga negara miskin (lihat Figur 3.5). Tetapi, negara-negara miskin pun melarang masuknya tamu dari negara-negara lain. Peraturan keluar pun diberlakukan. Banyak negara mempersulit warganya yang ingin pindah kewarganegaraan.²³ Biaya paspor lintas negara mencapai 125 persen lebih tinggi daripada pendapatan nasional bruto (PNB), dan biaya yang tinggi ini menyebabkan tingkat migrasi yang rendah.

Gagasan. Manufaktur dasar yang padat karya merupakan batu loncatan bagi negara untuk memperbaiki pertumbuhan ekonomi mereka. Tetapi, untuk mempertahankan pertumbuhan yang lebih cepat daripada populasi dan mampu mengurangi kemiskinan,

perekonomian perlu beralih dari aktivitas-aktivitas bermargin rendah ke pengembangan dan produksi berbagai produk baru atau produk inovatif, sebuah proses yang terkait dengan peralihan dari status berpendapatan rendah ke berpendapatan menengah. Teori pertumbuhan endogenus menyatakan bahwa gagasan baru mendukung transisi ini, menghasilkan rente ekonomi yang memungkinkan akumulasi modal swasta dan publik. Cina—yang selama dua dasawarsa terakhir merupakan produsen barang-barang manufaktur standar bermargin rendah, barang-barang manufaktur umum atau standar—kini mengekspor barang-barang teknologi informasi dan komunikasi (TIK) senilai lebih dari 300 miliar dolar per tahun. Sejauh ini, sebagian besar dari barang ekspor ini merupakan hasil rakitan dari komponen-komponen yang diimpor, di mana rente terbesar didapat oleh perusahaan asing yang mengembangkan teknologi inovatif dan mengontrol pemasaran serta penjualannya. Dari penjualan ritel pemutar musik iPod yang dirakit di Cina, lebih dari separuhnya merupakan keuntungan Apple serta dipakai untuk membayar biaya ritel dan distribusi.²⁴ Perakitan dan pengujian menyumbang 2 persen saja dari nilai penjualan akhir.

Kebebasan akses ke segala jenis informasi penting bagi atmosfer yang mendorong inovasi dan produktivitas. Gagasan dan pengetahuan tersebar melalui investasi penelitian dan pengembangan (litbang) oleh berbagai perusahaan dan pemerintah dan melalui stok pengetahuan (*stock of existing knowledge*) global yang dapat diakses melalui publikasi, paten, dan semacamnya.²⁵ Pemerintah negara-negara kaya tidak membatasi arus

informasi yang murni teknis, walaupun negara-negara miskin memiliki akses yang terbatas ke informasi semacam itu karena kendala kebahasaan.

Hubungan antara arus gagasan yang bebas dan pembangunan ekonomi memang agak ambigu dan belum banyak diteliti. Pers yang bebas umumnya membantu menekan korupsi dan meningkatkan akuntabilitas publik.²⁶ Sebuah indikator kebebasan pers yang dirilis setiap tahun sejak 2002 oleh *Reporters without Borders* mencakup kemerdekaan dan keamanan untuk memberikan laporan, kontrol pemerintah terhadap media, restriksi pada penyedia Internet, dan sensor isi.²⁷ Negara-negara industri barat umumnya memiliki tingkat kebebasan pers yang tinggi. Banyak negara berpendapatan rendah menetapkan berbagai larangan terhadap media dan lalu-lintas Internet. Larangan yang signifikan masih dijumpai di beberapa bagian Afrika, Asia Timur, Timur Tengah, dan bekas Uni Soviet.

Beberapa penyekatan berada di luar kendali negara itu sendiri

Negara-negara pada dasarnya bebas untuk menentukan seberapa terbuka mereka terhadap dunia luar. Tetapi, geografi dan sejarah memunculkan penyekatan-penyekatan yang tidak sepenuhnya bisa dikendalikan oleh negara. Kondisi ini mencakup realitas tak bergaris pantai, keberadaan di wilayah terpencil (terutama bila digabungkan dengan ukuran yang kecil), dan begitu beragamnya etnik dan budaya yang ada di dalamnya dan di sepanjang garis batas.

Tanpa garis pantai. Terdapat 43 negara yang tidak memiliki garis pantai di dunia ini. Keadaan semacam ini mengurangi pertumbuhan hingga paling tidak setengah persentase poin.²⁸ Kotak

KOTAK 3.2. *Batas Bolivia dan Cile—dari lebar lalu menyempit?*

Bolivia mengilustrasikan ketergantungan ekonomi sebuah negara tak bergaris pantai pada negara-negara tetangganya dan bagaimana integrasi ekonomi dapat membantu mengatasi penyekatan ini. Setelah perang melawan Cile pada akhir abad ke-19, Bolivia kehilangan aksesnya ke Pasifik, dan Peru, sekutu Bolivia, selain juga kehilangan wilayah kekuasaannya yang direbut Cile.

Cile dan Bolivia tidak membangun hubungan diplomatik sejak tahun 1978, namun kini mereka sudah saling berbicara. Bagi Cile, motifnya adalah gas alam. Sejak tahun 1995, negara ini bergantung nyaris secara eksklusif kepada gas dari Argentina, tetapi pasokannya terbatas karena tingginya permintaan produk yang sama di Argentina.

Bolivia memiliki cadangan gas alam terbesar kedua di Amerika Selatan. Jadi, integrasi ekonomi dapat menjadi sebuah insentif untuk menyelesaikan pertikaian regional. Cile akan diuntungkan dengan adanya impor energi dari Bolivia; Bolivia akan memperoleh keuntungan dari akses yang lebih baik ke pelabuhan, yang akan mempermudah arus eksportnya. Peru tampaknya akan terlibat dalam perjanjian mana pun sebab negara ini menyediakan rute alternatif ke pantai bagi Bolivia, walaupun kalah ekonomis, dan karena setiap koridor melalui Cile akan melintasi bekas wilayah kekuasaan Peru di Cile.

Sumber: The Economist 2007b, Malinowski 2007.

3.1 dan 3.2 memberi gambaran lebih jauh mengenai biaya akibat tiadanya garis pantai tersebut. Tidak terlalu mengejutkan, karenanya, bahwa banyak negara tak bergaris pantai merupakan bagian dari negara paling miskin di dunia. Tetapi, keadaan tak bergaris pantai sendiri bukanlah penyebab kemiskinan—sebagai misal, tengoklah Botswana, Luksemburg, dan Swiss. Persoalannya adalah “terkunci” bersama negara-negara tetangga yang buruk atau jauh dari pasar.²⁹ Tak jarang, keduanya terjadi secara bersamaan. Afrika memiliki negara tak bergaris pantai terbanyak (15), sementara Eropa Timur dan Asia Tengah mempunyai proporsi yang tertinggi—sekitar setengahnya (lihat Peta 3.3). Bhutan, Republik Demokratik Rakyat Laos (Lao PDR), dan Nepal di Asia, serta Bolivia dan Paraguay di Amerika Selatan adalah negara-negara miskin tak bergaris pantai yang lain.

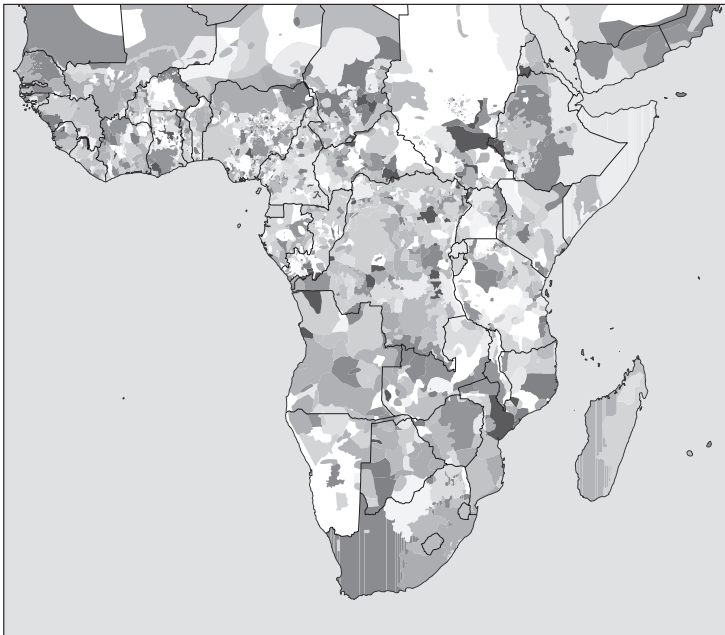
Ukuran negara. Luas wilayah yang besar sering kali diasosiasikan dengan sumber daya alam yang melimpah

(lihat Kotak 3.3). Populasi yang besar menyediakan pasar dan angkatan kerja yang berlimpah. Sebaliknya, negara kecil kurang memiliki skala, kapasitas, dan stok faktor-faktor produksi untuk mencapai pertumbuhan ekonomi secara mandiri. Tetapi, sebagaimana kondisi tak bergaris pantai, ukuran itu sendiri bukanlah sebuah faktor penentu. Yang menentukan kemakmuran ekonomi suatu negara adalah integrasi ekonominya dengan dunia luar.³⁰ Luksemburg menempati peringkat ke-167 dalam jumlah penduduk tetapi merupakan negara ber-PDB per kapita tertinggi di dunia. Terintegrasi secara penuh ke dalam UE, negara ini mengkhususkan diri pada sektor finansial yang beroperasi secara global. Negara-negara kecil memang seharusnya mengupayakan integrasi ekonomi, sebab merekalah yang akan paling banyak diuntungkan dari adanya keterbukaan dan perdagangan yang lebih bebas.

Di kawasan-kawasan dunia yang jauh lebih terintegrasi, bagian-bagian dari suatu negara kurang memiliki dorongan untuk tetap berada dalam lingkup negara yang didominasi oleh kelompok budaya atau etnik lain. Devolusi di Inggris dan gerakan separatis di Spanyol menegaskan hal ini. Serupa dengannya, “re-balkanisasi” Eropa Selatan menyusul disintegrasi bekas Yugoslavia sebagian difasilitasi oleh prospek asesi UE untuk negara-negara merdeka baru. Namun demikian, pertimbangan-pertimbangan nonekonomi juga dapat mendominasi. Eritrea dan Timor-Leste telah memisahkan diri dari negara tetangga mereka yang lebih besar (Etiopia dan Indonesia) karena tidak merasakan manfaat integrasi dengan kekuatan ekonomi yang lebih besar.

Negara-negara yang terpicil di tengah lautan (sea-locked). Keadaan

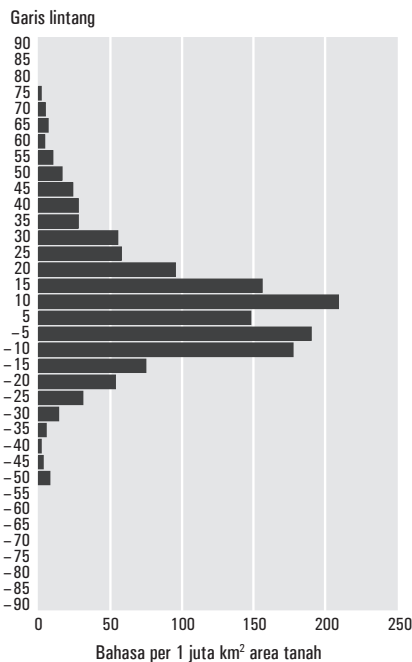
Peta 3.4 Keragaman bahasa sangat tinggi di Afrika



Sumber: Sistem Pemetaan Bahasa Dunia, *Ethnologue* 2004.

memiliki PDB per kapita tertinggi kedua di Afrika meskipun letaknya lebih dari 900 kilometer dari dataran utama terdekat. Letaknya yang berada

Figur 3.6 Secara global, keragaman bahasa paling tinggi terdapat di dekat garis khatulistiwa



Sumber: Sistem Pemetaan Bahasa Dunia, *Ethnologue* 2004.

di antara Timur Tengah, Afrika Selatan, dan India memungkinkannya untuk menjadi jangkar bagi aktivitas manufaktur dan perbankan, serta perhentian para turis.

Penyekatan etnik dan budaya.

Heterogenitas etnolinguistik membuat negara harus mengeluarkan biaya koordinasi, sebab hal itu sering kali mencerminkan perbedaan dalam sikap dan minat yang perlu diharmoniskan oleh pemerintah nasional. Ingat kembali perbedaan pendapat yang muncul tentang kemungkinan untuk bergabung dengan Uni Eropa di antara wilayah-wilayah yang warganya berbicara bahasa Prancis dan Jerman di Swiss. Heterogenitas ini juga memiliki implikasi terhadap mobilitas tenaga kerja. Sebagai misal, zona Euro kiranya merupakan wilayah mata uang bersama yang kurang lentur dibandingkan Amerika Serikat, sebab heterogenitas budayanya yang lebih tinggi menghambat penyesuaian terhadap berbagai goncangan melalui migrasi internal. Heterogenitas etnis sering kali terkait dengan konflik sipil, dengan biaya pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Bukti empiris dari dampak keberagaman budaya tidak pernah padu. Fragmentasi etnik secara negatif diasosiasikan dengan kualitas pemerintah dan dengan pertumbuhan ekonomi.³³ Hubungan antara heterogenitas etnik dan konflik signifikan secara statistik hanya di negara-negara di mana satu kelompok merupakan mayoritas tetapi kelompok minoritasnya kuat—seperti di Burundi dan Irak.³⁴ Dalam kebanyakan kasus, perbedaan etnis atau budaya tidak menjadi penyebab konflik. Namun, perbedaan etnik dieksploitasi untuk mencapai tujuan-tujuan lain, seperti mendapatkan kekuasaan politik atau penguasaan sumber daya. Etnisitas juga berinteraksi secara kompleks dengan sisi-

sisi lain masyarakat. Autokrasi, misalnya, lebih memperlambat pertumbuhan di negara-negara yang bhinneka secara etnis daripada yang homogen.

Keberagaman linguistik sangat luas di antara kawasan di dunia. Basis data *Ethnologue* berisi informasi mengenai hampir 7.000 bahasa, lengkap dengan lokasinya masing-masing. Heterogenitas kelompok bahasa sangat tinggi di Afrika dan umumnya meningkat seiring kedekatan dengan Khatulistiwa (lihat Peta 3.4 dan Figur 3.6). Walaupun berbagai kajian empiris lintas negara menunjukkan bahwa fraksionalisasi linguistik dapat merugikan kinerja ekonomi, bahasa perdagangan regional secara tradisional telah membantu mengatasi penyekatan ini: bahasa Hindi dan Urdu di sebagian besar kawasan Asia Selatan, bahasa Indonesia dan Filipina di Asia Tenggara, bahasa Arab dan Persia di Timur Tengah, bahasa Swahili di Afrika Timur, dan bahasa Hausa di Afrika Barat. Bahasa Inggris, Prancis, dan Spanyol berfungsi sama, tetapi di banyak negara bahasa-bahasa ini terutama dipakai oleh kaum minoritas terpelajar.

Kerugian ekonomi karena konflik dan sengketa wilayah

Batas-batas yang tak tertembus cenderung memperlambat pertumbuhan ekonomi. Tetapi, unifikasi politik yang penuh antarnegara tidak akan serta-merta meningkatkan kinerja ekonomi juga.³⁵ Penggabungan penuh dua negara memiliki efek positif dalam hal ukuran negara tetapi sedikit negatif terhadap pertumbuhan karena berkurangnya nilai perdagangan dengan dunia luar. Hanya dalam beberapa hal kedua belah pihak akan sama-sama diuntungkan oleh integrasi politik dan ekonomi yang penuh—misalnya untuk Brasil dan sebagian besar negara tetangganya.

Namun, integrasi pasar regional tanpa integrasi politik, secara rata-rata, mampu meningkatkan pertumbuhan lintas negara secara signifikan.

Lebih jauh, batas-batas mengurangi keuntungan ekonomi bila penyekatan itu diperparah oleh konflik di dalam atau antarnegara. Bahkan ketika konflik tersebut tidak melibatkan aksi militer, kerugiannya pun bisa sangat besar. Sengketa wilayah menyebabkan biaya transaksi ekonomi internasional yang tinggi karena ketidakamanan hak properti serta ketidakpastian hukum dan kebijakan. Model-model ekonomi menunjukkan bahwa sengketa wilayah antara Argentina dan Chile menurunkan nilai perdagangan antarkedua negara sebesar 33 miliar dolar antara tahun 1950 dan 1955.³⁶ Saling klaim antara Jepang dan Rusia atas Kepulauan Kurile telah membuat nilai perdagangan mereka turun sebesar 535 miliar dolar antara tahun 1952 dan 1995. Dan, sengketa antara Indonesia dan Malaysia menyebabkan kerugian senilai 11,5 miliar dolar antara tahun 1980 dan 1995. Persengketaan yang sama juga terjadi atas batas-batas maritim, dan hanya sepertiganya yang mampu diputuskan lewat perjanjian.³⁷

Ketika sengketa meluas menjadi konfrontasi militer, kerugiannya jauh lebih tinggi—tidak hanya dalam korban jiwa, tetapi juga dalam pengertian ekonomi. Kerugian karena perang sipil “tipikal” adalah sekitar 64 miliar dolar, dan rata-rata kerugian tahunan secara global sekitar 100 miliar dolar lebih besar daripada aliran bantuan global.³⁸ Perang sipil di negara tetangga diperkirakan menurunkan pertumbuhan tahunan suatu negara sebesar sekitar setengah persentase poin. Hal itu menyebabkan negara-negara tetangga harus menaikkan anggaran militernya sebanyak 2 persen.

KOTAK 3.4. *Negara-negara artifisial?*

Berkumpul di Berlin pada tahun 1884–1885, para pemerintah kolonial menetapkan batas-batas Afrika tanpa mempertimbangkan penyekatan sosial atau ekonominya. Banyak batas di Timur Tengah juga ditarik dengan cara serupa pada akhir Perang Dunia I.^a Alesina, Easterly, dan Matuszeski mengidentifikasi “negara-negara artifisial” dengan ukuran seberapa lurus batas-batas suatu negara dan apakah batas-batas tersebut menyekat-nyekat kelompok etnis tertentu menjadi dua negara atau lebih.^b Kawasan Afrika Utara, Asia Timur Laut, dan Afrika Selatan memiliki batas-batas paling artifisial (lurus), sementara Asia Selatan dan Afrika Barat merupakan kawasan yang paling tersekat-sekat. Afrika Timur dan Tengah merupakan satu dari empat kawasan yang masuk dalam kedua kategori tersebut.

Analisis empiris menunjukkan bahwa batas-batas artifisial sangat merugikan secara ekonomi dan sosial. Tetapi, hubungan ini berkurang signifikansinya manakala asal-usul kolonial atau lokasi di

Afrika turut dipertimbangkan. Batas-batas artifisial tidak terkait dengan probabilitas perang yang lebih tinggi, mencerminkan hasil tentang keragaman etnis dan konflik yang ditemukan oleh Paul Collier.^c

Jadi, untuk menghindari timbulnya permasalahan ekonomi dan politik yang terkait dengan keragaman etnis, dibutuhkan homogenitas budaya dalam suatu negara. Di Afrika, hal ini berarti lebih banyak negara. Namun demikian, ukuran banyak negara di Afrika yang sudah kecil saat ini sendiri sudah merupakan masalah yang akut—hal tersebut menghambat negara untuk mencapai skala ekonomi yang berkelanjutan. Sebagaimana dinyatakan dalam Laporan ini, respons yang tepat untuk negara-negara berukuran kecil dan memiliki keragaman etnik tinggi adalah dengan membangun integrasi yang lebih baik dan membuat batas-batas yang lebih bisa ditembus.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan:

a. MacMillan 2003.

b. Alesina, Easterly, dan Matuszeski 2006

c. Collier 2004

Kerugian lain mencakup arus pengungsi yang bisa menyebarkan penyakit dan merusak rute perdagangan. Perang sipil di Republik Demokratik Kongo menutup akses sungai ke laut bagi ekspor kayu dari Republik Afrika Tengah.

Konsentrasi ekonomi

Output ekonomi terkonsentrasi secara spasial—berdasarkan ukuran dan lintas skala geografis. Berdasarkan pada sel kisi, seperempat dari PDB dunia dihasilkan hanya di 0,3 persen luas dunia (sekitar ukuran Kamerun), setengahnya di 1,5 persen, dan sembilan persepuluhnya di 16 persen.³⁹ Cina, Jepang, dan Amerika Serikat menghasilkan sekitar setengah dari PDB global pada tahun 2006, dan 15 persen negara terbesar memproduksi sekitar 80 persen.

Pada awal Revolusi Industri, di permulaan abad ke-19, PDB per kapita negara-negara industri saat ini sekitar dua kali lipat daripada PDB per kapita negara-negara berkembang dewasa ini (lihat Tabel 3.1). Tetapi, PDB total di Cina dan India, yang memiliki populasi jauh lebih besar, dua kali lipat lebih besar dari negara-negara G7 sekarang. Pada pertengahan abad ke-20, negara-negara G7 menyusun lebih dari setengah output global (sekitar 60 persen jika negara-negara industri barat lain dimasukkan). Amerika Utara dan Jepang tumbuh paling cepat sebesar 3,5 dan 2,8 persen per tahun antara tahun 1820 dan 1998.⁴⁰ Empat negara terbesar Eropa tumbuh dengan rata-rata tahunan sebesar 2 persen, tidak terlalu berbeda dari tingkat pertumbuhan di Afrika, Eropa Timur, dan negara-negara berkembang di Asia yang lebih kecil. Namun, sementara pertumbuhan PDB melampaui pertumbuhan populasi sebesar 1,7 poin di G7, pertumbuhannya di Cina dan India hanya 0,8 poin dan 0,7 poin di Afrika. Selama 180 tahun hingga akhir abad ke-20, tingkat pertumbuhan ini mengarahkan konsentrasi produksi ekonomi menuju negara-negara industri di utara.

Bagaimana konsentrasi semacam ini bisa terjadi?

Konsentrasi massa ekonomi di negara-negara industri barat dan Jepang saat ini berakar pada inovasi ekonomi dan teknologi abad ke-18. Pertumbuhan ekonomi Eropa berjalan sangat cepat selama era Revolusi Industri, dengan manufaktur modern mulai di Inggris pada pertengahan abad ke-18 dan secara bertahap menyebar di segenap penjuru benua itu. Pada awal proses ini, Eropa Barat memiliki kurang dari 20 persen PDB

Tabel 3.1 Konsentrasi PDB dan pertumbuhan penduduk berubah antara tahun 1820 dan 1998

	Sumbangan thd PDB dunia (%)			Sumbangan penduduk dunia (%)			Rata-tara tingkat pertumbuhan tahunan PDB (%)	Rata-rata tingkat pertumbuhan tahunan penduduk (%)	Kelebihan tingkat pertumbuhan (pertumbuhan PDB per kapita)
	1820	1950	1998	1820	1950	1998	1820–1998	1820–1998	
G7	22,7	50,9	45,5	13,4	18,1	11,6	2,6	0,9	1,7
Cina dan India	49,0	8,7	1,5	56,7	35,9	37,5	1,6	0,7	0,8
Asia sisanya	7,3	6,8	13,0	8,6	15,5	19,8	2,5	1,4	1,1
Amerika Latin	2,0	7,9	8,7	2,0	6,6	8,6	3,0	1,8	1,2
Afrika	4,5	3,6	3,1	7,1	9,0	12,9	2,0	1,3	0,7
Eropa Timur dan bekas Rusia	8,8	13,0	5,3	8,8	10,6	7,0	1,9	0,8	1,1

Sumber: Maddison 2006.

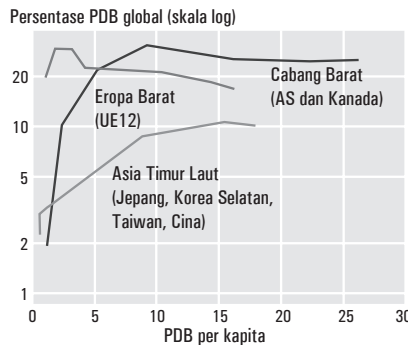
Catatan: Eropa Barat sisanya, Australia, dan Selandia Baru tidak termasuk.

global.⁴¹ Pada akhir abad ke-19, kawasan ini menguasai lebih dari 30 persen, tiga perempatnya di empat perekonomian terbesar—Prancis, Jerman, Italia, dan Inggris (lihat Figur 3.7).

Pertumbuhan ini terjadi dengan latar konflik yang sering meletus antarnegara yang bertetangga, perubahan aliansi yang terus-menerus, serta penyatuan dan disintegrasi bangsa. Pada awal abad ke-19, Jerman terdiri atas sekitar 300 negara bagian terpisah. Ia memiliki 1.800 perbatasan kepabeanan, dengan Prussia saja mempunyai 67 zona tarif lokal.⁴² Baru pada tahun 1870-an, Jerman secara penuh melakukan integrasi domestik. Meski dengan kawasan ekonomi yang bersifat *tambal-sulam* di Eropa, arus perdagangan selalu besar, berkat berbagai perjanjian lokal dan regional. Mata rantai perdagangan yang terus meluas inilah yang mengilhami karya David Ricardo, yang pada tahun 1817 menggambarkan pertukaran tekstil dan anggur antara Inggris dan Portugal dalam teori keunggulan komparatifnya. Karya Ricardo ini mendorong upaya liberalisasi perdagangan lebih lanjut oleh pemerintah, terutama Inggris.

Figur 3.7 Peningkatan konsentrasi terjadi di tataran global, kemudian disusul oleh kondisi mendatar (*leveling off*)

Sumbangan PDB dunia di berbagai tingkat PDB per kapita, 1820–1998



(konstanta dolar internasional tahun 1990, dalam ribuan)

Sumber: Maddison 2006.

Integrasi ekonomi formal belum mulai sampai pertengahan abad ke-20. Didorong oleh tujuan politik dan ekonomi, enam negara Eropa, yang menguasai sekitar seperempat dari PDB dunia, bergabung dalam perjanjian yang meliberalisasi perdagangan batu bara dan baja. Pertumbuhan PDB tahunan terdorong dalam tahun-tahun berikutnya menjadi sekitar 4,5 persen, naik dari hanya kurang lebih 1 persen dalam 35 tahun sejak Perang Dunia I. Walaupun sumbangan PDB negara-negara Eropa terhadap PDB

dunia secara relatif sedikit menurun, perekonomian Uni Eropa secara bersama-sama menguasai pangsa sebesar 25 persen, terutama berkat perluasan keanggotaannya menjadi 27 negara yang ada saat ini.

Kemajuan ekonomi ini diekspor ke “keturunan” bangsa Eropa yang berbicara bahasa Inggris di Australia, Selandia Baru, dan Amerika Utara. Antara tahun 1820 dan akhir abad ke-20, perekonomian negara-negara ini tumbuh sekitar 3,6 persen, hampir dua kali lipat pertumbuhan penduduk yang sebesar 1,9 persen, digerakkan terutama oleh migrasi besar-besaran dari Eropa dan Asia. Sumbangan mereka terhadap PDB global naik dari 2 persen menjadi 25 persen selama masa itu, dengan bagian terbesarnya dinikmati Amerika Serikat (22 persen). Kedekatan budaya dan ikatan perdagangan yang erat berarti bahwa inovasi dapat menyeberangi Atlantik secara cepat dalam dua arah.

Jepang mengawali proses industrialisasinya agak terlambat. Pada tahun 1820, PDB per kapitanya baru setengah dari PDB Amerika Utara dan Eropa Barat, sebuah rasio yang tidak berubah sampai abad ke-20. Pertumbuhan PDB antara tahun 1820 dan 1870 adalah 0,4 persen per tahun. Industrialisasi mulai mengalami akselerasi setelah Restorasi Meiji pada tahun 1860-an. Tingkat pertumbuhan tercepatnya terjadi pada paruh kedua abad ke-20. Antara tahun 1950 dan 1973, ketika negara itu membuka diri pada pasar dunia, ekonomi Jepang tumbuh pada laju hampir 9 persen per tahun. Pada akhir 1980-an, PDB per kapitanya lebih tinggi daripada PDB Eropa Barat.

Bagaimana dengan belahan dunia yang lain?

Sumbangan negara-negara industri terbesar terhadap PDB dunia telah turun

sedikit, dari 51 persen pada tahun 1950 menjadi 46 persen pada tahun 1998.⁴³ Di antara negara-negara baru, sumbangan Eropa Timur dan Rusia mengalami penurunan dari sekitar 5 persen menjadi 2,4 persen pada akhir tahun 1980-an dan awal tahun 1990-an. Menurunnya sumbangan negara-negara industri dan Eropa Timur tersebut terutama dikarenakan oleh meningkatnya sumbangan negara-negara Asia (lihat Figur 3.8). Persentase PDB Asia Tenggara dan Pasifik naik dua kali lipat menjadi sekitar 1,8 persen, sementara sumbangan Asia Selatan terhadap PDB global meningkat dari 1,4 menjadi 2,4 persen. Peningkatan terbesar terjadi di Asia Timur Laut sejak pertengahan tahun 1980-an, khususnya di Cina, di mana persentasenya terhadap PDB global naik dari di bawah 1 persen menjadi 5,5 persen. Persentase di kawasan-kawasan lain dari Laporan Pembangunan Dunia (*World Development Report—WDR*) pada dasarnya tidak berubah meski pertumbuhan penduduknya luar biasa cepat.⁴⁴

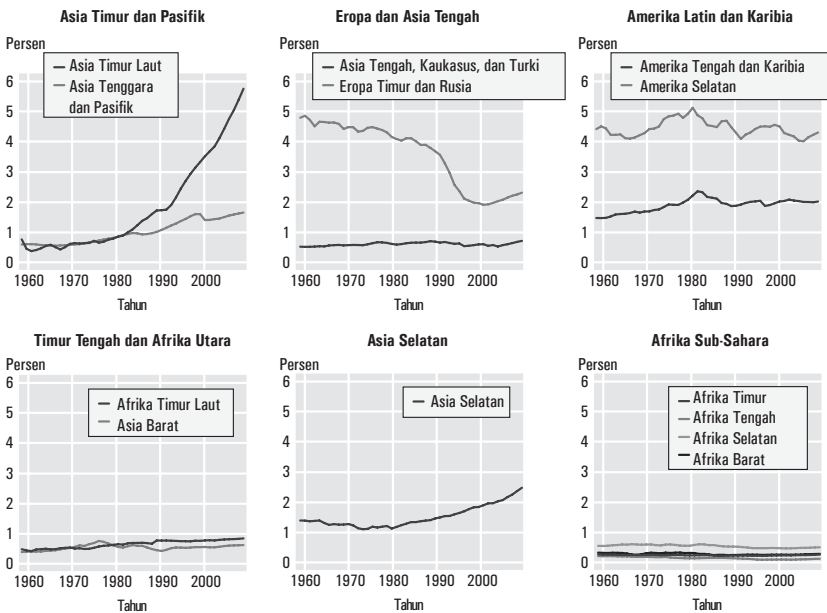
Mengapa ini penting?

Pentingnya akses pasar

Secara global, distribusi produksi ekonomi sangat penting bagi prospek pembangunan negara sebab adanya interaksi antara *kepadatan* dan *jarak* pada skala global. Ini ditunjukkan oleh hubungan empiris yang erat antara perdagangan sebagai salah satu penggerak pertumbuhan dan dua variabel yang menentukan model perdagangan gravitasi yang terkenal: (1) jarak antarmitra dagang, dan (2) ukuran ekonomi mereka sebagaimana terukur dalam PDB (lihat Kotak 3.5). Perdagangan menurun seiring jarak dan meningkat seiring PDB, sehingga negara mana pun akan lebih banyak

Figur 3.8 Hanya Asia yang sumbangannya terhadap PDB dunia naik secara signifikan sejak tahun 1980

Persentase PDB dunia dari negara-negara berkembang dan baru, konstanta dolar AS tahun 2000



Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

membangun hubungan dagang dengan negara-negara tetangga dan dengan negara-negara yang memiliki PDB lebih besar. Terlepas dari turunnya biaya transportasi dan komunikasi, dampak penurunan volume perdagangan yang disebabkan oleh jarak masih meningkat sampai sekitar setengah abad yang lalu, dan “secara mengherankan” tetap tinggi sampai sekarang (lihat, misalnya, untuk Brasil dalam Figur 3.9).⁴⁵

Bukti empiris ini mungkin kelihatan bertentangan dengan perdagangan jarak jauh yang meningkat dengan pesat antara, katakanlah, Cina dan Amerika Serikat atau antara Jepang dan Eropa. Namun, peningkatan ini bisa jadi bukan terutama dan pertama-tama disebabkan oleh reduksi biaya perdagangan sebagaimana dinyatakan oleh banyak pengamat. Ia lebih didorong oleh faktor lain dalam relasi perdagangan gravitasi: output ekonomi.⁴⁶ PDB Cina telah meningkat dengan dramatis, menghasilkan massa ekonomi untuk mengekspor barang

ke pasar internasional dan untuk mengimpor barang-barang konsumen, perlengkapan modal, dan input antara. Perdagangan yang meningkat, dalam proses yang mandiri, menghasilkan skala ekonomi dalam infrastruktur dan jasa perdagangan, seperti pelabuhan yang efisien dan *link* pengapalan kontainer yang regular (lihat Bab 6). Perekonomian yang lebih besar dan negara-negara yang lebih kaya, karenanya, dapat mengatasi friksi karena jarak perdagangan yang jauh dengan membangun kepadatan ekonomi yang lebih tinggi.

Divergensi, kemudian konvergensi

Distribusi geografis output ekonomi dunia yang berubah mencerminkan konsentrasi massa ekonomi yang pertama-tama terbangun di Eropa Barat dan kemudian di Amerika Utara. Yang lebih mutakhir, dekonsentrasi, hingga taraf tertentu, telah terjadi, pertama-tama di Jepang dan kemudian

KOTAK 3.5. Akses pasar dan pendapatan per kapita

Mengukur akses pasar (kadang juga disebut potensi pasar) bukan sekadar persoalan teoretis. Kajian-kajian empiris telah menunjukkan bahwa akses pasar dan pemasok sangat memengaruhi pertumbuhan dan pendapatan. Sebagai contoh, memangkas hingga setengah jarak antara suatu negara dan mitra dagangnya diasosiasikan dengan peningkatan sebesar 25 persen pendapatan per kapita—lebih dari efek gabungan antara lokasi di pesisir dan kebijakan perdagangan yang baik.^a Perdagangan menguntungkan suatu negara dengan cara menghasilkan pendapatan faktor (upah) melalui pengeluaran yang dilakukan oleh mitra dagang untuk barang yang diproduksi di negara itu. Tingkat pengeluaran itu sebagian besarnya ditentukan oleh ukuran perekonomian mitra dagang (*kepadatan*) dan akses pasar fisik, yang terutama dipengaruhi oleh kedekatan dengan mitra dagang (*jarak*) dan pengaruh batas (*penyekatan*).^b

Antara tahun 1970 dan 2005, distribusi pendapatan per kapita menyebar, mencerminkan ketidakmerataan global yang lebih besar antarnegara—negara-negara miskin kini memiliki pendapatan yang secara relatif lebih kecil bila dibandingkan dengan Amerika Serikat (lihat figur). Distribusinya

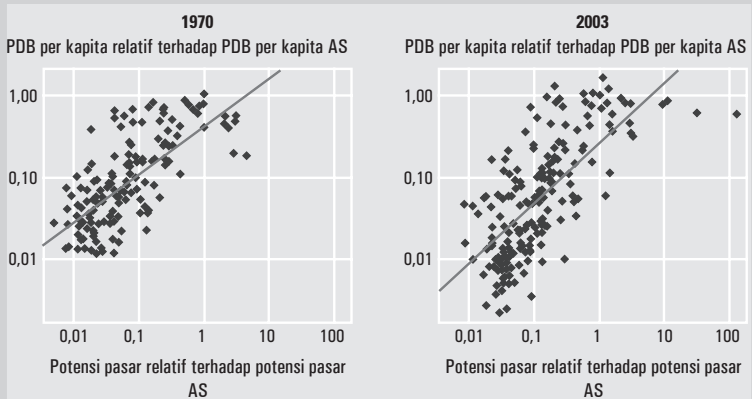
juga bergerak ke kanan, mengimplikasikan bahwa potensi pasar meningkat di hampir semua tempat sebagai akibat dari pertumbuhan PDB global. Dan, kurvanya semakin curam, sehingga keuntungan potensi pasar meningkat—jumlah potensi pasar yang sama membeli lebih banyak pendapatan per kapita—paling tidak untuk beberapa negara.

Tampaknya, besarnya varian PDB per kapita dalam potensi pasar tertentu akan terus ada. Potensi pasar Haiti lebih besar daripada Selandia Baru. Kedekatannya dengan Amerika Serikat mengangakat

potensi pasarnya, mencerminkan interaksi antara ukuran ekonomi dan jarak dari pasar. Untuk tingkatan tertentu, ukuran ekonomi menentukan seberapa baik suatu negara mampu memanfaatkan akses pasarnya. Negara-negara kaya seperti Australia dan Selandia Baru dapat mengompensasi lokasi mereka yang terpencil dengan menawarkan pasar dan kapasitas pasokan yang cukup besar.

a. Redding dan Venables 2004.
b. Lihat Mayer 2008.

Potensi pasar menjadi lebih tidak merata untuk semua negara

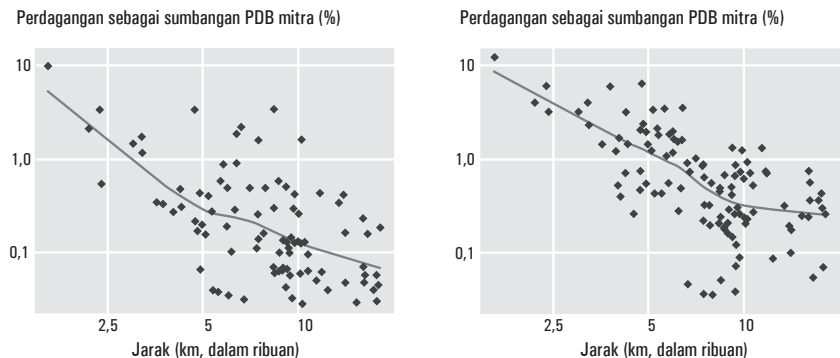


Sumber: Mayer 2008 untuk Laporan ini.

di negara-negara kawasan Asia Timur yang sudah berkembang. Cina dan India mengokohkan posisi mereka di antara negara-negara dan kawasan dengan sumbangannya yang paling

tinggi terhadap PDB global. Akses negara ke pasar input dan output memengaruhi distribusi geografis level-level output ekonomi absolut. Ketika distribusi ini berubah, demikian juga halnya

Figur 3.9 Pengaruh jarak antara Brasil dan para mitra dagangnya tetap tinggi



Sumber: IMF 2007.

dengan perekonomian nasional. Ini pada gilirannya memengaruhi hasil akhir pembangunan di tingkat regional dan nasional, yang tercermin dalam tingkat dan perubahan dalam pendapatan, kesehatan, dan modal sumber daya manusia. Modal sumber daya manusia ini, yang sering kali dipandang sebagai input yang menyumbang bagi pengembangan manusia, juga merupakan hasil akhir pembangunan yang mampu meningkatkan kualitas hidup individual.

Berikut adalah tiga tren besarnya:

- Pendapatan dan standar hidup dasar secara global pada umumnya meningkat, tetapi dengan beberapa pengecualian besar.
- Divergensi luar biasa dalam hal pendapatan antara negara-negara kaya dan miskin, tetapi konvergensi hingga taraf tertentu dalam hal kesehatan dan pendidikan.
- Konvergensi dalam kawasan-kawasan yang berkembang pesat.

Perbaikan umum

Generasi saat ini, dilihat dari tolok ukur pendapatan dan kesejahteraan global,

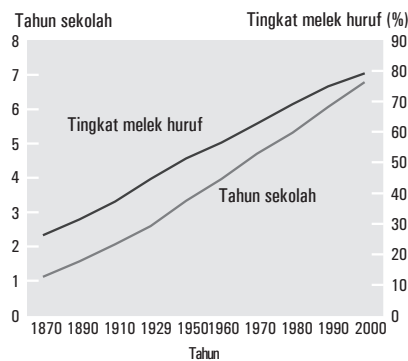
lebih baik daripada generasi-generasi sebelumnya dalam sejarah umat manusia. PDB per kapita dalam konstanta dolar internasional tahun 1990 meningkat sepuluh kali lipat dari sekitar 565 dolar menjadi 5.700 dolar selama 500 tahun terakhir, sementara populasi bertambah dari 400 juta menjadi lebih dari 6 miliar jiwa (lihat Tabel 3.2). Sejak tahun 1820, pertumbuhan output adalah sebesar sekitar 2,2 persen per tahun, membuat standar hidup mengalami peningkatan yang sangat berarti. Harapan hidup pada waktu kelahiran naik dari 26,5 tahun pada tahun 1820 menjadi 32,8 tahun pada tahun 1910 dan sekitar 68 tahun pada tahun 2005.⁴⁷ Dalam kurun waktu 35 tahun terakhir saja, rata-rata harapan hidup global meningkat sebesar sekitar 10 tahun. Dan, sebagian besar warga dunia saat ini memiliki akses ke pendidikan dasar. Pada tahun 1870, rata-rata tahun mengenyam bangku sekolah adalah 1,1 tahun, dengan tingkat melek huruf di antara orang dewasa sebesar 25,5 persen.⁴⁸ Pada tahun 1929, rata-rata masa belajar di sekolah meningkat menjadi 2,5 tahun dan pada tahun 2000 menjadi 6,7 tahun, sementara tingkat

Tabel 3.2 PDB per kapita meningkat sepuluh kali lipat, 1500–1998
Konstanta dolar internasional tahun 1990

	1500	1820	1870	1913	1950	1973	1998	1998:1500
Eropa Barat	774	1.232	1.974	3.473	4.594	11.534	17.921	23,2
"Cabang" Barat	400	1.201	2.431	5.257	9.288	16.172	26.146	65,4
Jepang	500	669	737	1.387	1.926	11.439	20.413	40,8
Asia (kec. Jepang)	572	575	543	640	635	1.231	2.936	5,1
Amerika Latin	416	665	698	1.511	2.554	4.531	5.795	13,9
Eropa Timur dan bekas Uni Soviet	483	667	917	1.501	2.601	5.729	4.354	9,0
Afrika	400	418	444	585	852	1.365	1.368	3,4
Dunia	565	667	867	1.510	2.114	4.104	5.709	10,1
Sebaran antarregional	2:1	3:1	5:1	9:1	15:1	13:1	19:1	

Figur 3.10 Hasil pendidikan telah meningkat

Rata-rata global, 1870–2000



Sumber: Morrisson dan Murtin 2005.

melek huruf naik menjadi 43,8 persen dan kemudian 78,3 persen (lihat Figur 3.10).

Timbangnya pendapatan antara negara-negara terkaya dan termiskin, tetapi kesehatan dan pendidikan mengalami perbaikan

Selama 500 tahun terakhir, output per kapita telah meningkat 40 kali lipat di Jepang dan 65 kali lipat di Australia, Kanada, Selandia Baru, dan Amerika Serikat (lihat Tabel 3.2).⁴⁹ Di Afrika, output per kapita hanya naik tiga kali lipat, dan di Asia, tidak termasuk Jepang, lima kali lipat. Gap antara kawasan-kawasan kaya dan miskin meningkat dari faktor 2 pada 1500 menjadi 5 pada tahun 1870 dan hampir 20 pada akhir abad ke-20. Selama dua ratus tahun terakhir, koefisien ketidakmerataan Gini meningkat sebesar 30 persen. Ketidaksetaraan pendapatan per kapita di antara warga dunia meningkat sebesar 60 persen, sebagaimana diukur dengan indeks Theil, terutama dikarenakan divergensi antarnegara alih-alih dalam negara.⁵⁰

Cerita utamanya adalah luar biasanya peningkatan pendapatan per kapita di Eropa dan “cabang-cabang”-nya. Yang lebih mutakhir, hal itu terjadi di Asia

Timur. Peningkatan ini dimulai di Jepang, yang PDB per kapitanya naik sepuluh kali lipat sejak tahun 1950, dan diikuti oleh Korea Selatan, Taiwan (Cina), Cina, dan negara-negara di Asia Selatan. PDB per kapita Cina, meskipun secara absolute masih rendah, tumbuh sebesar 8,4 persen per tahun antara tahun 1990 dan 2005. Di ujung spektrum distribusi pendapatan, PDB total di kawasan Afrika Tengah meningkat tiga kali lipat antara tahun 1960 dan 2006; dibandingkan dengan peningkatan di Asia Timur Laut yang sebesar 30 kali lipat (lihat Figur 3.11). Dengan pertumbuhan penduduk yang lebih cepat daripada pertumbuhan ekonomi, pendapatan per kapita di Afrika Tengah turun sebanyak 8 persen pada harga konstan. Pendapatan di negara-negara paling miskin di dunia—kebanyakan merupakan negara tak bergaris pantai dan tak sedikit yang terletak di Afrika, rumah bagi “miliaran penduduk paling bawah”—menurun sebesar 5 persen selama tahun 1990-an.⁵¹

Antara tahun 1960 dan akhir 1980-an, angka harapan hidup saat kelahiran terus meningkat di hampir semua negara di dunia.⁵² Di Asia Selatan, harapan hidup naik dari 42 tahun menjadi 60, dan di Afrika Utara dari 47 tahun menjadi 65. Pengecualiannya adalah di Afrika Sub-Sahara. Hingga akhir tahun 1980-an, harapan hidup meningkat dengan lambat di kawasan Asia Barat, Tengah, dan Timur serta sedikit lebih cepat di Afrika Selatan, di mana harapan hidupnya naik dari 46 tahun menjadi sekitar 60. Namun demikian, sejak saat itu epidemi HIV/AIDS telah menyebabkan angka kematian meningkat luar biasa, membuat harapan hidup di Afrika Selatan turun hingga di bawah levelnya pada tahun 1960. Di Afrika Tengah dan Timur, harapan hidup turun meski tidak sedramatis di Selatan, sementara Afrika Barat tidak terlalu terpengaruh oleh epidemi tersebut,

tingkat perbaikannya saja yang sedikit menurun. Sembilan dari 10 negara yang menunjukkan tren terburuk berada di Afrika Sub-Sahara, dan kebanyakan di antaranya terletak di Afrika Selatan atau Tenggara (lihat Figur 3.12).

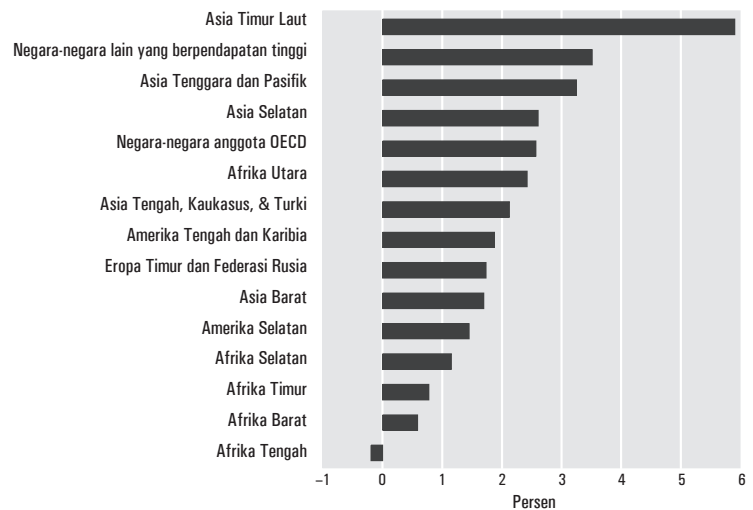
Serupa dengan harapan hidup, ketimpangan global dalam hal akses ke pendidikan juga turun tajam dari koefisien Gini masa sekolah sebesar 0,79 pada tahun 1870 menjadi 0,39 pada tahun 2000.⁵³ Ketidaksetaraan yang tinggi pada abad ke-19 tersebut terutama disebabkan karena terlalu unggulnya pendidikan di Eropa Barat dan negara-negara yang ada di sana. Kawasan-kawasan lain mulai memperluas pendidikan mereka lebih jauh, dan ketidaksetaraan turun secara drastis setelah tahun 1930, ketika pendidikan dasar dibuka dan ditawarkan di banyak negara berkembang.⁵⁴ Antara tahun 1960 dan 2000, masa sekolah di antara penduduk usia kerja meningkat di semua kawasan dunia dan kelompok pendapatan (lihat Figur 3.13).⁵⁵ Rasio rata-rata tertimbang pendidikan penduduk antara yang tertinggi dan yang terendah turun dari 9,7 tahun menjadi 3,1.⁵⁶ Peningkatan ini cukup seragam di semua kawasan, sehingga perbedaan antara kawasan yang tertinggi dan terendah pada dasarnya tetap. Namun, karena negara-negara miskin mulai dari tingkat yang jauh lebih di bawah, persentase peningkatan mereka jauh lebih tinggi, menunjukkan adanya langkah menuju konvergensi.

Konvergensi pendapatan di dalam kawasan-kawasan yang pertumbuhannya lebih cepat

Negara-negara tetangga bisa menyediakan hubungan, limpahan, dan bantuan ekonomi yang saling menguntungkan sehingga seluruh anggota kelompok negara itu memperoleh peningkatan

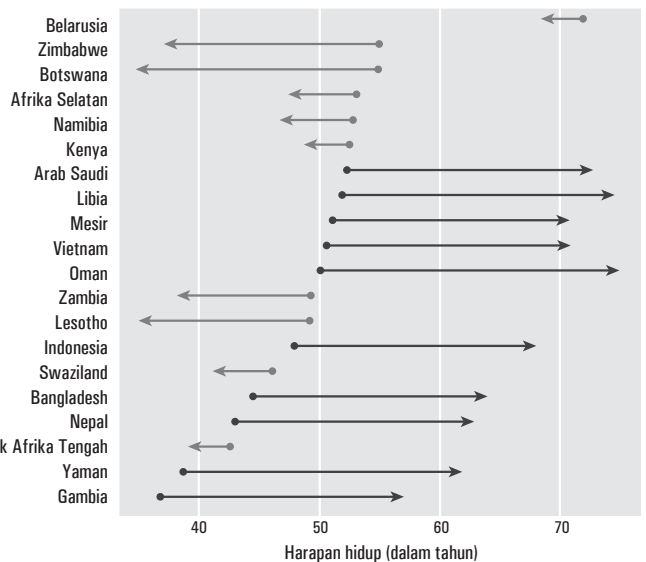
Figur 3.11 Asia Timur dan Asia Selatan menjadi dua kawasan yang bisa mengejar

Rata-rata tingkat pertumbuhan PDB per kapita tahunan, 1960–2006



Sumber: Bank Dunia 2007j.

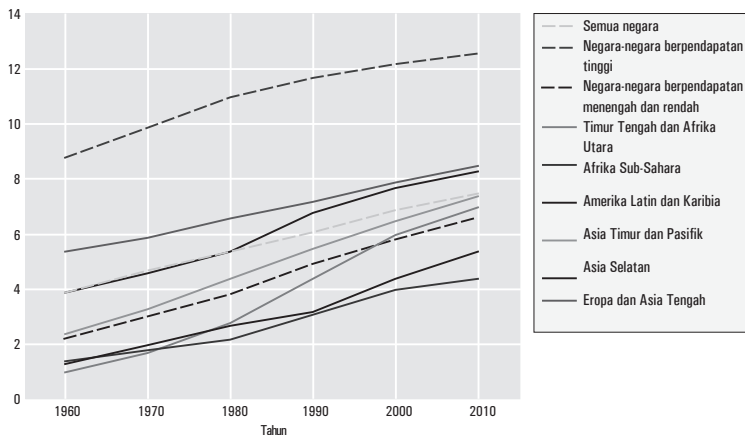
Figur 3.12 Umur harapan hidup menurun tajam di banyak negara Afrika
Negara-negara dengan peningkatan/penurunan harapan hidup terbesar, 1970–2005



Sumber: Bank Dunia 2007j.

pendapatan. Jika ini mendorong tingkat pertumbuhan di negara-negara miskin, kinerja perekonomian akan mengalami konvergensi pada waktunya nanti. Akankah negara-negara miskin pada akhirnya mampu mengejar negara-negara kaya? Pertanyaan ini sangat mengusik perhatian para ekonom pembangunan pada akhir tahun 1980-an dan 1990-an.⁵⁷ Mereka mengembangkan

Figur 3.13 Pendidikan telah menjadi semakin setara sejak 1980-an
Tahun sekolah untuk usia 15–46 tahun (rata-rata penduduk tertimbang)



Sumber: Cohen dan Soto 2007.

perangkat dan teknik untuk menganalisis konvergensi, mengaitkan pertumbuhan dengan pendapatan awal, dengan harapan akan menemukan bahwa status awal yang lebih rendah berkaitan erat dengan tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi. Tetapi, hanya terjadi sedikit, jika memang ada, konvergensi antarnegara secara global dalam lima dasawarsa terakhir (lihat Figur 3.14). Yang ada justru indikasi divergensi, meskipun trennya lemah. Dalam kawasan-kawasan dunia, buktinya jauh lebih terdiferensiasi.

Integrasi regional dan dinamika temporal mendorong perlunya kajian tentang konvergensi. Pertama, pertumbuhan ekonomi dibangun oleh apa yang dilakukan negara-negara tetangga, dan integrasi ekonomi yang berhasil—yang mengatasi penyekatan—bisa menarik negara-negara yang lebih lemah untuk memperoleh pendapatan yang tidak akan mereka peroleh bila tinggal dalam isolasi. Konvergensi yang lebih tinggi dapat diharapkan terjadi di kawasan-kawasan yang lebih terintegrasi. Kedua, di kawasan-kawasan yang pertumbuhannya cepat, pada awalnya muncul konvergensi manakala perekonomian regional yang maju melejit meninggalkan yang lain, tetapi pada

waktu selanjutnya terjadi konvergensi ketika negara-negara miskin diuntungkan oleh limpahan pertumbuhan dan seiring waktu mengejar ketertinggalan mereka.

Di Asia Timur, kawasan dunia yang pertumbuhannya paling pesat dalam beberapa tahun terakhir, konvergensi muncul menyusul divergensi yang semula terjadi. Dari tahun 1950 hingga 1970, pendapatan mengalami divergensi tajam ketika Jepang, pertama-tama, dan kemudian Hong Kong, Cina, dan Singapura tumbuh dengan kecepatan yang luar biasa (lihat Figur 3.15 dan 3.16a). Pada tahun 1970-an, negara-negara lain bergabung dengan klub pertumbuhan cepat, terutama Korea Selatan dan Taiwan, Cina. Antara tahun 1976 dan 1992, yang tampak seperti divergensi moderat (lihat Figur 3.16b) sesungguhnya merepresentasikan dua kelompok negara di jalan konvergensi yang terpisah namun terkait erat (lihat Figur 3.16c). Secara keseluruhan, hal ini mendorong pada konvergensi regional yang kuat sementara variasi PDB per kapita antarnegara—meski masih besar—turun hingga ke level yang terjadi terakhir kali pada tahun 1960. Konvergensi ini sangat terkait dengan kebijakan-kebijakan pasar di Cina dan Vietnam sekaligus integrasi ekonomi regional yang unik ketika dihadapkan pada tantangan globalisasi.

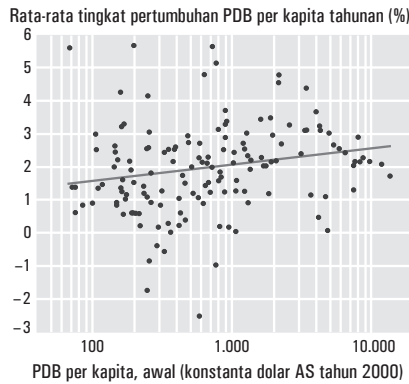
Konvergensi tidak banyak terjadi di kawasan di mana pertumbuhannya lamban dan integrasi regionalnya terbatas, seperti di Asia Barat dan Eropa Timur (lihat Figur 3.17). Asia Barat mencakup negara-negara bersumber daya alam kaya, dengan jumlah populasi yang besar dan kecil, dan juga negara-negara bersumber daya miskin, seperti Yordania. Rendahnya tingkat perdagangan intraregional mengindikasikan rendahnya tingkat integrasi. Eropa

Timur menunjukkan variasi pendapatan per kapita yang rendah sampai sekitar tahun 1990.⁵⁸ Setelah disintegrasi Uni Soviet dan runtuhnya Tembok Berlin, pendapatan per kapita turun secara drastis di beberapa negara dan moderat di beberapa yang lain. Divergensi ini diperkuat ketika negara-negara yang berada di ujung barat melakukan reorientasi ekonomi ke Eropa Barat, dan bergabung dengan Uni Eropa. Belarusia dan pada awalnya Ukraina, sebaliknya, tetap mempertahankan hubungan ekonomi dengan Federasi Rusia, dan baru-baru ini saja diuntungkan oleh pertumbuhan ekonomi yang digerakkan oleh sumber daya alam mereka.

Negara-negara paling selatan di kawasan Amerika Latin dan Karibia mengalami pertumbuhan yang relatif lambat dan konvergensi yang terbatas (lihat Kotak 3.6). Di ujung utara, pada tahun 1994, Meksiko bergabung dalam pakta perdagangan bebas regional besar yang pertama yang beranggotakan baik negara-negara industri maupun berkembang. Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara (*North American Free Trade Agreement—NAFTA*) menghapuskan tarif untuk kebanyakan produk yang diperdagangkan antara Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko. Bukti yang tersaji sejak saat itu

Figur 3.14 Pendapatan per kapita telah sedikit mengalami divergensi global, 1950–2006

Negara-negara dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta



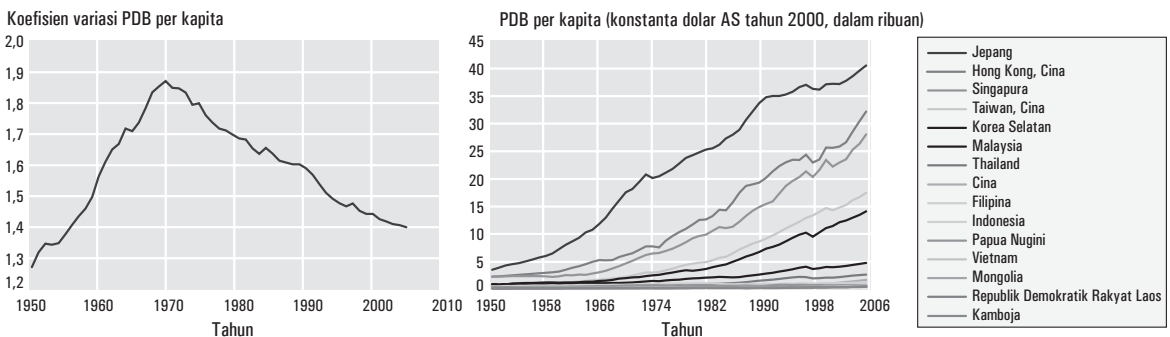
Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

mengilustrasikan tiga poin mengenai proses integrasi regional formal.⁵⁹

- Integrasi formal terjadi setelah tahun-tahun persiapan yang panjang, integrasi informal bertahap, dan perubahan kebijakan dalam negeri. Meksiko sendiri secara unilateral telah menurunkan hambatan perdagangannya dan mengimplementasikan perubahan regulatif lama sebelum NAFTA terbentuk.
- Perjanjian tersebut mendorong pesatnya peningkatan perdagangan dan arus investasi asing yang dilakukan secara langsung (*foreign direct investment—FDI*). Analisis ekonomi menunjukkan bahwa, tanpa

Figur 3.15 Divergensi, kemudian konvergensi di Asia Timur, 1950–2006

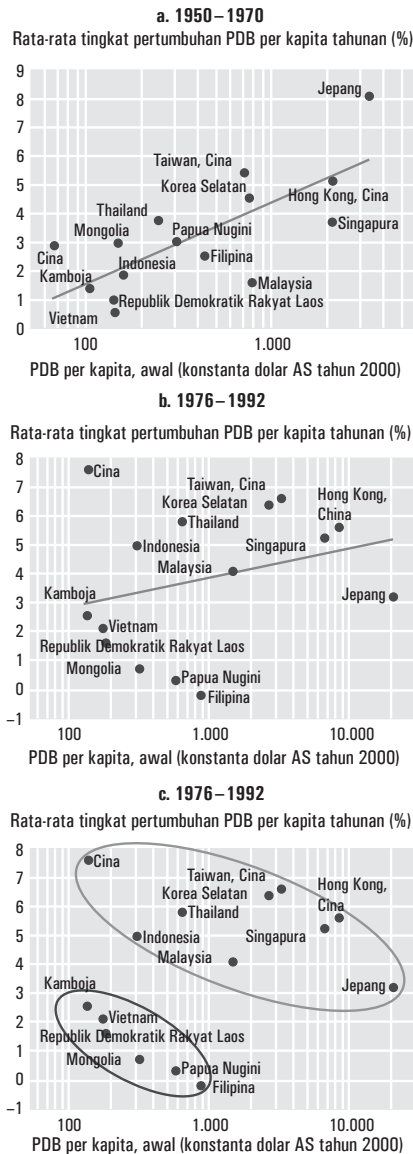
Negara-negara dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta, koefisien variasi dan pertumbuhan PDB per kapita



Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

Figur 3.16 Pengalaman pertumbuhan di Asia Timur memiliki dua fase yang berbeda

Negara-negara dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta, pada 1950–1970 versus 1976–1992



Sumber: Bank Dunia 2007; Maddison 2006.

NAFTA, ekspor global Meksiko akan sekitar 50 persen lebih rendah dan FDI-nya 40 persen. Keberadaan NAFTA sangat membantu upaya mengurangi kemiskinan dan meningkatkan pendapatan. PDB per kapita Meksiko pada tahun 2002 akan 4 persen lebih rendah bila negara itu tak bergabung NAFTA.

- Terlepas dari dampak-dampak positif atas perekonomian Meksiko ini, perjanjian tersebut belum mampu secara cepat menciptakan konvergensi pendapatan (lihat Figur 3.18). Meksiko mampu terhindar dari krisis yang besar, yang menunjukkan stabilitas lebih besar yang bisa memiliki efek kesejahteraan tinggi.⁶⁰ Tetapi, kinerja relatifnya terhadap Amerika Serikat belum banyak berbeda dari perekonomian beberapa negara Amerika Latin lain.

Perbedaan output ekonomi yang besar itu tampaknya akan tetap signifikan untuk beberapa waktu. Pada kenyataannya, estimasi konvergensi stabil menunjukkan bahwa pendapatan Meksiko hanya akan mencapai setengah pendapatan AS. Di antara alasan-alasan utamanya adalah perbedaan dalam kualitas institusi domestik, dinamika inovasi di perusahaan, dan keterampilan angkatan kerja. Ini semua akan terpangkas bila Meksiko berintegrasi semakin erat dengan negara-negara tetangganya di utara, tapi prosesnya akan memakan waktu yang sangat panjang.

Geografi, globalisasi, dan pembangunan

Empat aspek utama kiranya menjelaskan mengapa konsentrasi kekayaan ekonomi tetap ada dan bertahan selama beberapa abad terakhir, di mana hanya ada sedikit negara atau kawasan yang muncul sebagai negara kaya. Pertama, geografi fisik telah membantu sementara negara untuk menjadi kaya pada awalnya tetapi terus menahan yang lain. Kedua, daya atau kekuatan geografi ekonomi—dimulai dengan keunggulan awal, seperti inovasi teknis selama Revolusi Industri—memfasilitasi perekonomian aglomerasi

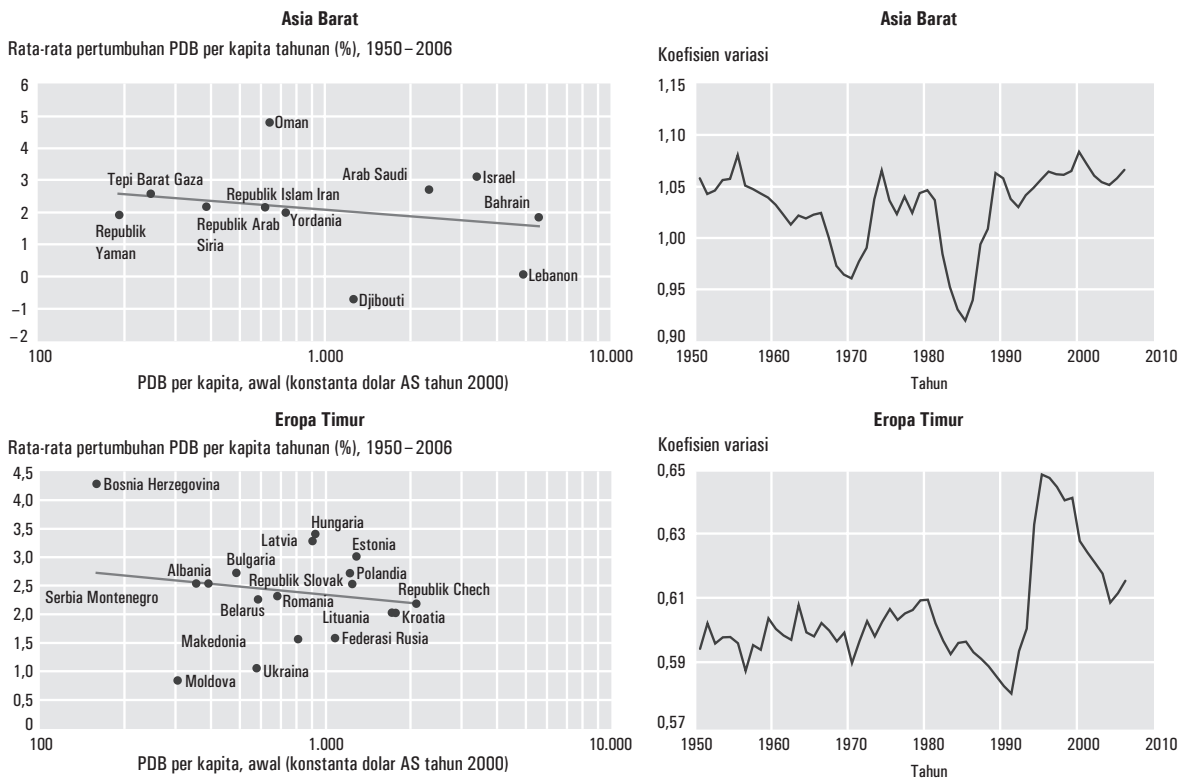
dan mendorong konsentrasi aktivitas ekonomi. Ketiga, limbah regional meningkatkan aktivitas ekonomi di negara-negara lain dalam kawasan yang sama, yang kemudian meningkatkan skala dan cakupan produksi ekonomi. Keempat, kawasan-kawasan konsentrasi ekonomi yang sepenuhnya baru muncul—sebagai respons terhadap kemampuan dan peralihan di kawasan mapan dari manufaktur ke jasa, “membebaskan” sektor manufaktur ke kawasan lain. Apa implikasi hal ini terhadap prospek kawasan-kawasan dunia yang tertinggal?

Seberapa pentingkah geografi saat ini?

Geografi alamiah pertama. Kondisi fisik alamiah memengaruhi prospek pembangunan negara. Sebagai misal, intensifikasi pertanian di daerah-daerah

dengan kondisi agroekologis alamiah yang baik menghasilkan surplus yang dapat dialihkan ke berbagai fungsi lain yang lebih produktif. Namun, aset ini tidak terdistribusi secara merata. Sebagaimana dinyatakan Landes (1998): “Alam—seperti halnya hidup—itu tidak adil, apa yang diberikannya tidak merata.” Para peneliti telah menemukan adanya korelasi yang kuat antara output ekonomi dan karakteristik geografi. Regresi sederhana kepadatan output (PDB per kilometer persegi) atas variabel-variabel geografis—suhu tahunan rata-rata, curah hujan rata-rata, ketinggian rata-rata, “kecuraman” tanah, kategori lahan, dan jarak dari garis pantai—menjelaskan 91 persen dari variabilitas dalam kepadatan produksi ekonomi.⁶¹ Analisis yang sama menjelaskan perbedaan sebesar 20 persen dalam output per kapita antara Afrika tropis dan kawasan-kawasan

Figur 3.17 Asia Barat dan Eropa Timur kurang terintegrasi—dan kurang mengalami konvergensi



Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

industri, dan 12 persen antara Afrika tropis dan kawasan-kawasan tropis lain. Iklim juga berinteraksi dengan faktor-faktor lain, seperti penyakit. Penyakit yang menular lewat organisme sangat banyak ditemui di negara-negara tropis, yang dapat mengurangi produktivitas. Malaria diperkirakan telah menyebabkan kurang-lebih 1 juta kematian dan lebih dari 200 juta kejadian klinis di Afrika setiap tahunnya.⁶² Faktor-faktor geografis murni lain—seperti tak bergaris pantai, yang memangkas separuh persentase poin dari pertumbuhan PDB tahunan, atau lokasi yang terpencil—telah didiskusikan sebelumnya.

Apakah ini berarti bahwa geografi harus mendikte nasib negara? Tidak. Geografi fisik membantu menjelaskan perbedaan pertumbuhan awal dan beberapa variasi hasil akhir ekonomi. Namun, sebagian besar dari hambatan ini dapat diatasi dengan sumber daya yang memadai. Geografi, karenanya, lebih merupakan penyebab yang memang sangat memengaruhi (*a proximate cause*) tetapi bukan penyebab dasar (*an ultimate cause*) tingkat pertumbuhan

yang rendah. Tingkat malaria yang tinggi, misalnya, bisa dipandang sebagai sebuah gejala kemiskinan akut sekaligus penyebabnya (lihat Kotak 3.7). Keadaan itu membutuhkan intervensi pembangunan yang nyata tetapi tidak sepenuhnya menjelaskan pola global kekayaan ekonomi atau memprediksi potensi pertumbuhan di masa depan secara terpisah.

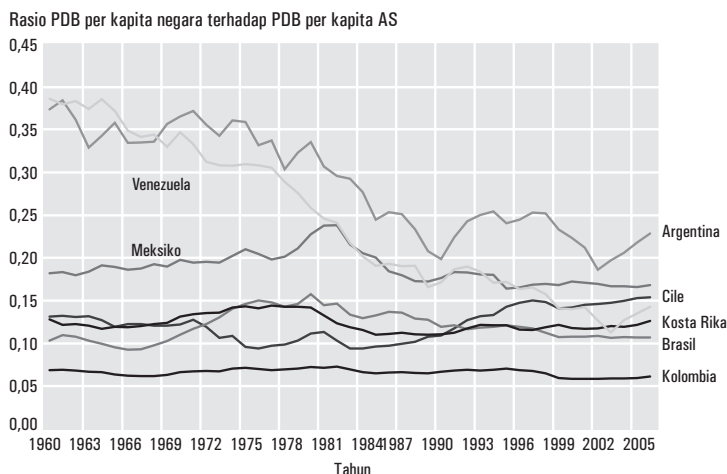
Geografi alamiah kedua.

Penjelasan lain—penjelasan alternatif tetapi sifatnya melengkapi— mengenai pola pembangunan global menunjukkan, sekecil apa pun perbedaan awal antarnegara dan kawasan (misalnya, keadaan alam), dari waktu ke waktu, dapat menghasilkan disparitas yang besar. Pertanyaan sentral dalam pembangunan ekonomi adalah seberapa jauh pertumbuhan digerakkan oleh perbedaan dalam akumulasi modal manusia dan fisik, dan oleh efisiensi dalam penggunaan faktor-faktor ini.⁶³ Bukti dari semakin banyak kajian menegaskan bahwa tingkat akumulasi modal itu sendiri tidak cukup menjelaskan mengapa terjadi perbedaan pertumbuhan dan pendapatan lintas negara. Malahan, produktivitas faktor total (PFT)—seberapa efisien faktor-faktor produksi dikombinasikan— cenderung lebih mampu menjelaskan mengapa terjadi perbedaan pertumbuhan dan pendapatan antarnegara.⁶⁴

Namun demikian, PFT merupakan sebuah konsep samar yang menggabungkan beberapa aspek produksi ekonomi. Secara umum, ia terkait dengan teknologi yang lebih baik untuk menggabungkan input-input sehingga menghasilkan produk atau jasa. Hal ini mendorong pada pemangkasan biaya dan peningkatan daya saing. Komplementaritas, limpahan, dan skala

Figur 3.18 Meksiko dan negara-negara ALK lain tidak tertinggal terlampau jauh dari Amerika Serikat

PDB per kapita di negara-negara ALK terbesar dibandingkan dengan PDB per kapita AS



Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

Catatan: ALK = Amerika Latin dan Karibia.

ekonomi juga menjelaskan perbedaan dalam PFT. Secara geografis, berbagai eksternalitas ini mengimplikasikan keuntungan bagi para produsen untuk beroperasi secara saling berdekatan. Dipadukan dengan skala ekonomi yang menyokong unit produksi yang lebih besar, konsentrasi aktivitas ekonomi meningkat di sepanjang skala geografis. Pertumbuhan ekonomi Eropa selama era modern diawali dengan adanya revolusi dibidang industri, yang menghasilkan berbagai penemuan teknologi penting. Teknologi yang lebih canggih dan pertumbuhan penduduk mendorong skala ekonomi ke pusat-pusat industrialisasi yang terkonsentrasi. Pusat-pusat ini menarik para pekerja dan perusahaan baru, menghasilkan proses pembesaran-diri sehingga terbangunlah konsentrasi yang semakin besar.

Pembangunan itu menular, cenderung menyebar ke seluruh kawasan. Walaupun pusat-pusat pertumbuhan mulai di wilayah tertentu dari suatu negara—lajur industri di barat daya Inggris atau kota-kota penggilingan di New England—pusat dinamika cenderung menyebar. Di tingkat internasional, pertumbuhan menyebar ke negara-negara tetangga, memunculkan berbagai pusat pertumbuhan regional. Dengan keterbukaan dan interaksi antarnegara yang memadai, mekanisme penyebaran pertumbuhan tersebut adalah melalui limpahan teknologis dan peningkatan spesialisasi, memecah-mecah proses produksi. Kondisi itulah yang menjadi alasan mengapa beberapa permintaan produk antara kemungkinan besar akan dipenuhi oleh negara tetangga. Hal ini dapat mendorong perluasan perdagangan, yang menghasilkan skala ekonomi dan peningkatan tajam dalam produktivitas ekonomi. Semakin besar

kolam tenaga kerja dan modal serta semakin luas ukuran pasar yang muncul sebagai akibat dari membaiknya rantai transportasi, semakin cepat kemampuan tinggal landas suatu perekonomian regional.⁶⁵

Kawasan-kawasan pertumbuhan dan kekayaan baru akan muncul.

Hal itu terjadi ketika pertumbuhan di kawasan inti telah sampai pada tahap mampat dan upah yang meningkat mendorong para pengusaha untuk mencari lokasi-lokasi baru bagi produksi di sekitarnya. Ini terjadi di Eropa Barat, ketika banyak perusahaan merelokasi kapasitas manufaktur mereka ke negara-negara di Eropa Tengah dan Timur, juga yang terjadi di Amerika Utara, ketika Meksiko menarik investasi dalam kapasitas manufaktur untuk pasar AS dan Kanada. Model pembangunan kawasan “menular” ini menyatakan bahwa semua aktivitas ekonomi akan tetap berada di zona yang mungkin untuk “tertular”—tetapi, kenyataannya tidak selalu demikian.

Dalam kondisi-kondisi tertentu, pertumbuhan ekonomi dimungkinkan untuk meloncat ke kawasan yang sepenuhnya baru.⁶⁶ Lokasi pusat-pusat manufaktur global yang baru ini tergantung dari banyak faktor, termasuk besarnya pasar, biaya perdagangan dan transaksi, kepemilikan modal sumber daya manusia dan fisik awal, dan persaingan dari kawasan pertumbuhan potensial lain. Model lompatan-katak ini sesuai untuk menggambarkan kebangkitan Asia Timur sebagai sebuah pusat aktivitas global (*global hub*) yang pada awalnya untuk produksi padat karya dan pada waktu kemudian untuk produksi yang lebih mengandalkan teknologi tinggi. Setengah abad yang lampau, Jepang rasanya tidak mungkin

KOTAK 3.6. Pentingnya tetangga: Kerucut Selatan versus Eropa Selatan

Setengah abad yang lalu, negara-negara di kerucut selatan Amerika Selatan—Argentina, Brasil, Cile, dan Uruguay—memiliki pendapatan per kapita yang kurang-lebih sama atau malah lebih tinggi daripada negara-negara Eropa Selatan yang dengannya mereka memiliki ikatan budaya kuat—Italia, Portugal, dan Spanyol. Kedua kelompok tersebut sejak dulu mengambil jalan pembangunan yang berbeda. Selama hampir seluruh masa, negara-negara Kerucut Selatan, kecuali Cile, menjalankan kebijakan proteksionis. Antara tahun 1950 dan 2006, PDB per kapita empat negara

tersebut tumbuh rata-rata sebesar 1,7 persen per tahun.

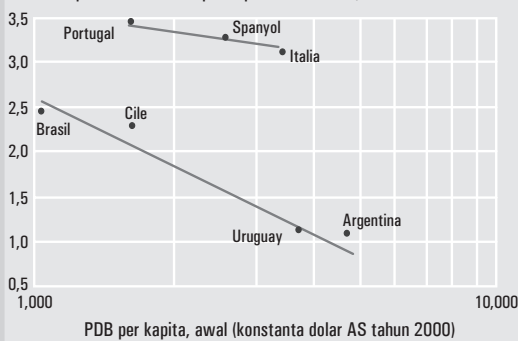
Dinamika ekonomi di Eropa Selatan berbeda. Italia merupakan salah satu negara anggota pendiri Komunitas Eropa, sementara Portugal dan Spanyol bergabung pada tahun 1986 setelah keluar dari periode rezim otoritarian yang berlangsung lama. Dari tingkat yang lebih rendah, negara-negara ini tumbuh lebih dari 3 persen per tahun, jauh di atas pertumbuhan Amerika Latin. Meski pendapatan di dua kawasan tersebut sama-sama mengalami konvergensi, langkahnya

jauh lebih cepat di Eropa Barat sebesar 1 persen setahun dibandingkan dengan 0,3 persen di Amerika Selatan. Italia, Portugal, dan Spanyol diuntungkan oleh limpahan pertumbuhan regional, kedekatan dengan pasar besar, dan kohesi politik di dalam satu pasar Eropa Barat yang terintegrasi tunggal. Di Kerucut Selatan, integrasi regionalnya lambat, dan integrasi dengan pasar yang kaya di Belahan Bumi Barat diabaikan untuk waktu yang lama.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009. a. Lucas Jr. 2007;

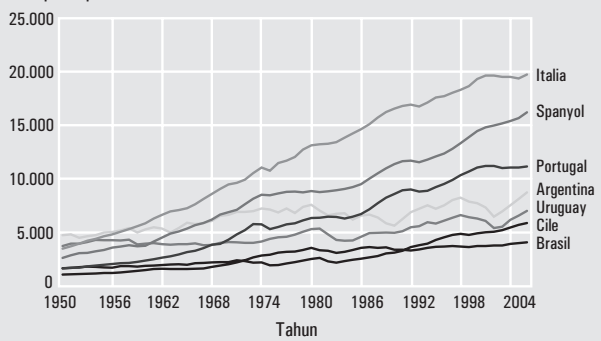
Pertumbuhan ekonomi Amerika Latin dan “Eropa Latin” mengalami divergensi

Rata-rata pertumbuhan PDB per kapita tahunan (%), 1950–2006



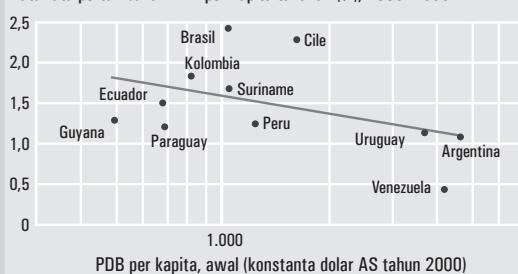
Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

PDB per kapita (konstanta dolar AS tahun 2000)



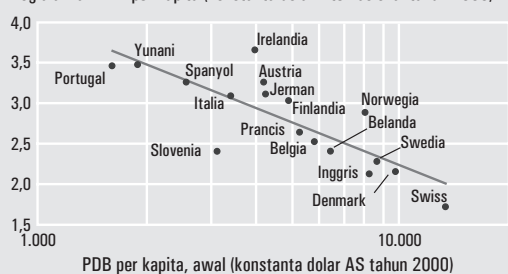
Konvergensi di Amerika Selatan moderat saja; konvergensi di Eropa kuat

Rata-rata pertumbuhan PDB per kapita tahunan (%), 1950–2006



Sumber: Bank Dunia 2007j, Maddison 2006.

Log alamiah PDB per kapita (konstanta dolar internasional tahun 2000)



akan menjadi sumber barang-barang elektronik dan barang-barang konsumen yang murah bagi pasar AS mengingat jarak antarkedua negara tersebut. Tetapi, pengapalan dengan peti kemas dan pengiriman kontainer pertama berskala besar selama Perang Vietnam pada tahun

1960-an memungkinkan para produsen Jepang memiliki daya saing di pasar Amerika Utara dan kemudian juga di pasar Eropa.⁶⁷ Korea Selatan dan Taiwan (Cina) mengikuti jejak Jepang. Dari sana, investasi manufaktur menyebar ke Asia Tenggara, khususnya ke Malaysia

dan Thailand, dan selanjutnya, setelah liberalisasi ekonomi, ke Cina.

Apa yang kita pelajari dari hal ini?

Ukuran memang penting. Untuk menghasilkan skala ekonomi, populasi dan massa ekonomi sejumlah tertentu harus ada. Di Eropa semasa Revolusi Industri, penduduk yang relatif besar dan terkonsentrasi menyediakan baik tenaga kerja yang memproduksi manufaktur maupun pasar yang mengonsumsinya. Amerika Utara, ketika beralih dari sumber daya alam ke industri, memiliki penduduk yang besar di sepanjang pantai timur, yang bertambah dengan cepat berkat datangnya kaum imigran dari Eropa dan tempat-tempat lain. Asia Timur jelas memiliki penduduk yang sangat besar, dengan pertama-tama Jepang dan kemudian Cina menjadi mesin pertumbuhan manufaktur di kawasan tersebut. Setiap kawasan diuntungkan oleh pasar dalam negeri yang besar, namun banyak dari produksi segera dimaksudkan untuk ekspor baik di dalam kawasan sendiri maupun ke belahan dunia lain.

Beberapa negara meningkatkan pertumbuhan ekonomi mereka melalui ekspor komoditas primer semata. Botswana, sebuah negara berpenduduk jarang dengan kekayaan mineral (barang tambang) yang besar dan kebijakan yang baik, adalah salah satu pengecualian. Sumber daya mineral yang dikelola dengan baik dapat menghasilkan modal yang lalu dapat diinvestasikan di sektor-sektor lain, tetapi hanya sedikit negara berhasil melakukan ini. Pertanian—yang penting bagi subsisten, penghasil pendapatan masyarakat pedesaan, dan untuk wilayah-wilayah khusus dalam negara—tidak bisa dari dirinya sendiri

mengangkat negara miskin ke status negara berpendapatan menengah atau tinggi. Aktivitas pedesaan entah skalanya yang terlalu kecil untuk menghasilkan surplus yang memadai bagi ekspor—atau, dalam kasus di mana produksi pertanian memiliki skala yang mencukupi, hal itu hanya menguntungkan tuan tanah dan pelaku agribisnis yang jumlahnya tak seberapa. Untuk menjual jasa, keadaan belum memungkinkan. Tetapi, bukan tidak mungkin bahwa negara miskin memiliki sumber daya manusia terampil yang memadai untuk menghasilkan limpahan pertumbuhan berbasis luas. India mempunyai sektor jasa berorientasi ekspor yang besar, tetapi sektor ini hanya mempekerjakan sekitar 560.000 dari 1 miliar lebih penduduknya, dan sebagian besarnya di bidang pekerjaan layanan konsumen dan tugas-tugas pendukung dengan hasil yang konstan.⁶⁸

Manufaktur tetap penting. Setiap kawasan di dunia yang berhasil, pada satu titik, memperoleh hasil yang signifikan dan berbasis luas dengan manufaktur dasar yang padat karya. Proses ini pada awalnya mengarah pada diversifikasi produksi ketika negara bertambah kaya dan konsumen menuntut lebih banyak variasi. Manakala perekonomian regional telah tumbuh dengan baik, produksi dan lapangan kerja di masing-masing negara mulai berspesialisasi di bidang terbaik yang bisa mereka lakukan, muncullah jaringan produksi barang antara yang saling terkait di antara negara-negara di kawasan tersebut. Di titik inilah, Cina dan beberapa negara perekonomian “gelombang kedua” lain di Asia Timur telah tiba. Di Eropa dan kawasan-kawasan lain yang mengalami industrialisasi lebih awal, sumbangan manufaktur dalam perekonomian telah turun drastis, dengan beberapa sisanya

KOTAK 3.7. Pengaruh geografi alamiah pertama: mungkinkah menghapuskan malaria?

Spesies Plasmodia yang menyebabkan malaria pada manusia kemungkinan besar telah mencapai jangkauan global maksimumnya pada tahun 1900. Sejak saat itu, wilayah pengaruhnya telah secara progresif berkurang berkat membaiknya kondisi hidup manusia dan kontrol yang bervariasi antarkawasan. Peta kotak di bawah menunjukkan perbedaan antara jangkauan terluas yang dihipotesiskan dari distribusi semua jenis malaria manusia pada sekitar tahun 1900^a dan *Plasmodium falciparum*^b kontemporer, bentuk malaria pada manusia yang secara klinis paling parah dan secara epidemiologis terpenting, pada tahun 2007. Wilayah yang dulunya endemik malaria (berwarna abu-abu) terkonsentrasi di ekstrem lintang temperatur dari distribusi nenek moyang parasit tersebut, baik di Belahan Bumi Utara maupun Selatan.

Para peneliti telah membuktikan adanya korelasi terbalik yang kuat antara kemakmuran ekonomi suatu negara dan beban malaria pada zamannya.^c Negara-negara kaya lebih bebas dari malaria daripada negara-negara miskin. Karya ini juga membuktikan bahwa malaria dengan berbagai mekanismenya, dari yang individual hingga makroekonomi, memberikan sumbangan bagi kemiskinan. Bagaimana jika malaria

tidak ada? Mungkinkah menghapuskannya? Pertanyaan tersebut tidak pernah terjawab secara memuaskan pada skala global.^d

Tetapi, mulai mengatasi persoalan ini merupakan sesuatu yang mungkin. Pada peta di atas, risiko digolongkan stabil jika lebih dari 0,1 kasus dilaporkan per 1.000 penduduk setiap tahun, tidak stabil bila berada di bawah level ini, dan nol jika tidak ada kasus yang dilaporkan dalam tiga tahun pencatatan terakhir. Bila digabungkan dengan data tentang penduduk untuk tahun 2007,^e 2,37 miliar orang tinggal di area yang memiliki risiko transmisi *P. falciparum*. Secara global, hampir 1 miliar orang hidup di area dengan risiko malaria tidak stabil, atau sangat rendah. Kondisi risiko rendah ini umumnya dijumpai di Amerika dan Asia Selatan serta Timur, tetapi juga di Afrika.

Untuk 1 miliar orang yang memiliki risiko terjangkiti malaria tidak stabil, eliminasi malaria secara epidemiologis mungkin. Fisibilitas epidemiologis ini diketahui dengan merujuk pada pengalaman historis selama program penghapusan malaria global dan dengan menyimpulkan, melalui cara pemodelan, bahwa transmisinya dapat dihentikan dengan menggunakan kelambu anti-insektisida secara besar-besaran.^f Ada

banyak alasan kenapa di banyak kawasan eliminasi malaria tidak sesederhana persoalan epidemiologis. Ketidakstabilan politik dan aksesibilitas geografis adalah contoh nyata, tetapi ini merupakan hambatan operasional dan bukannya teknis.

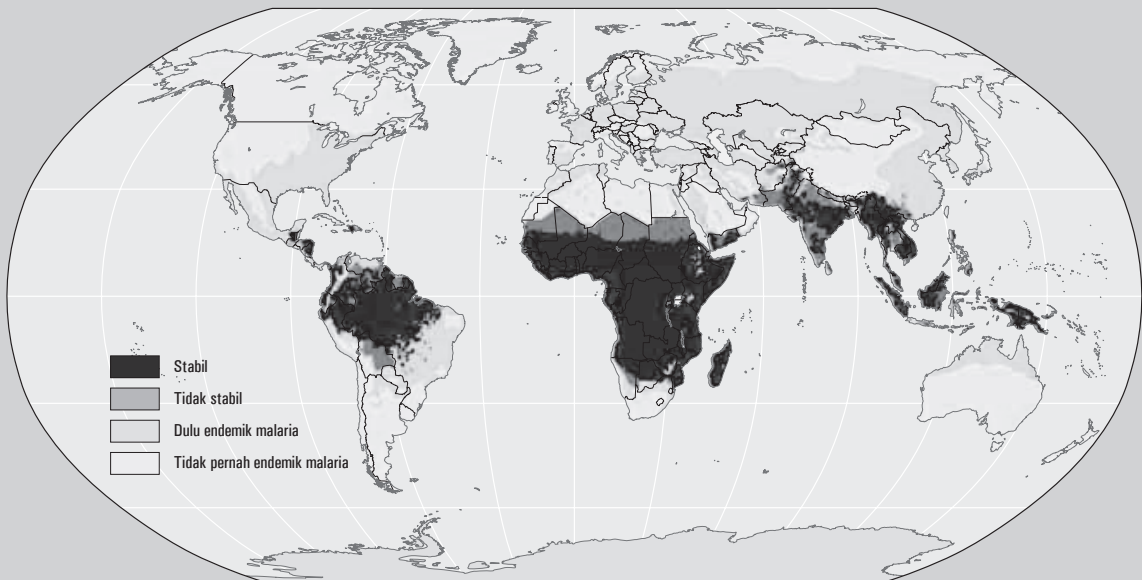
Apa yang dapat dilakukan terhadap 1,37 miliar orang yang memiliki risiko stabil? Petunjuk awal menyiratkan bahwa sebagian besar dari mereka ini hidup di wilayah-wilayah dengan prevalensi yang sangat rendah.^g Investigasi mendetail dengan model-model matematis dapat memperkirakan efek dari beragam alat intervensi yang ada. Ketika dipadukan dengan analisis data yang terinci tentang efisiensi intervensi historis, pengetahuan yang sangat penting akan diperoleh. Pendekatan ini akan membantu menentukan apakah malaria dapat dihapuskan dan, jika ya, dengan kerangka waktu berapa lama dan sumber daya seberapa banyak.

Sumber: Kontribusi dari Simon Hay, David L. Smith, dan Robert W. Snow.

Catatan:

- a. Hay, dkk. 2004; Lysenko dan Semashko 1968.
- b. Guerra, dkk. 2008.
- c. Sachs dan Malaney 2002.
- d. Roberts dan Enserink 2007.
- e. Balk, Deichmann, dkk. 2006.
- f. Hay, Smith, dan Snow, akan terbit.
- g. Guerra, 2008.

Berbagai belahan dunia yang kini makmur, dulunya merupakan daerah endemik malaria



Sumber: Malaria Atlas Project (MAP), Institut Riset Medis Kenya, dan Universitas Oxford.

yang masih ada merupakan manufaktur berspesialisasi tinggi, seperti peralatan mesin atau perangkat teknologi informasi (TI). Di negara-negara ini, sektor jasa, yang mencakup riset dan rancangan produk yang akan dimanufaktur di negara lain, kini memberikan sumbangan terbesar terhadap pekerjaan dan output ekonomi.

Keterbukaan sangat membantu—tetapi perlu diperkenalkan secara hati-hati. Setiap kawasan yang berhasil dewasa ini pada awalnya mengembangkan sektor manufakturnya di balik tembok tarif dan proteksi yang cukup substantif. Baru setelah perekonomian mereka matang dan produk mereka tidak lagi terlalu tergantung dari input dan pasar asing, secara bertahap mereka membuka batas-batas mereka dan melakukan integrasi regional dan global. Munculnya jaringan produksi lintas batas internasional yang saling terkait membutuhkan koordinasi dan kerja sama, bukan hanya untuk perdagangan barang dan jasa, tetapi juga untuk menetapkan standar dan regulasi bersama.

Prosesnya berjalan secara agak berbeda di masing-masing kawasan, dengan yang paling formal terjadi di Eropa di mana integrasi politik dan ekonomi Uni Eropa menggantikan serangkaian perjanjian bilateral di antara sejumlah besar negara (lihat Kotak 3.8). Asia Timur, sebaliknya, telah membangun jaringan produksi usahawan (*entrepreneurial production networks*) yang erat dengan protokol formal yang relatif sedikit. Integrasi awal di Amerika Utara terfasilitasi oleh bahasa dan latar budaya yang sama antara Kanada dan Amerika Serikat. Masuknya Meksiko belum lama ini menghapuskan penyekatan antarnegara yang memiliki perbedaan pendapatan per kapita yang besar.

Keterbukaan dan integrasi paling menguntungkan bagi negara-negara kecil atau negara-negara tak bergaris pantai yang akses ke pasar dunianya bergantung pada negara tetangga.

Ukuran Luksemburg yang kecil tidak jadi soal, sebab negara itu terintegrasi secara erat dalam perekonomian Eropa dan dengan demikian berfungsi seperti sebuah kota istimewa atau khusus di dalam sebuah negara. Realitas Swiss yang tak bergaris pantai tidak menghambat pengembangan sektor jasa dan manufaktur berspesialisasi tinggi. Swiss dapat terhubung dengan dunia luar melalui udara atau melalui negara tetangga, dan negara-negara tersebut merupakan tujuan penting bagi outputnya. Integrasi telah memungkinkan kedua negara tersebut menikmati keuntungan dari adanya spesialisasi dan skala ekonomi yang, tanpanya, harus diraih dengan ukuran negara yang jauh lebih besar.

Untuk memfasilitasi integrasi, banyak kawasan industri berinvestasi besar-besaran pada infrastruktur fisik yang mendorong perdagangan intraregional. Pada mulanya, transportasi laut dan sungai merupakan sarana terpenting untuk mengekspor produk-produk manufaktur, sehingga dibutuhkanlah pelabuhan laut dan sungai yang baik. Yang lebih mutakhir, proses produksi yang saling terkait saat ini membutuhkan produk antara yang bisa tersedia lebih cepat dan tepat waktu, sehingga terjadi pergeseran besar ke sarana transportasi darat, kereta api, dan udara.

Perbedaannya untuk negara-negara berkembang saat ini

Apakah kondisinya sekarang ini memang berbeda, atau yang terjadi adalah sekadar kelanjutan atau perulangan dari fase globalisasi yang sama yang terjadi seratus

tahun lalu? Pada kenyataannya, pasar barang dan faktor saat ini tidak lebih terkait daripada seabad lalu. Untuk perdagangannya mungkin memang lebih terintegrasi, tetapi untuk modalnya tidak, apalagi untuk tenaga kerjanya.⁶⁹ Jadi, bagaimana kawasan dan negara-negara tertinggal bergabung dengan kelompok kawasan dunia yang maju? Apakah mereka harus menanti giliran mereka, atautkah ada jalan bagi mereka untuk memutus determinisme geografis?

Perbedaan yang jelas dalam fase globalisasi dan pembangunan ekonomi dewasa ini terkait dengan dinamika geografi ekonomi dan penyekatan yang terus ada antarnegara. Pertama, skala dan laju integrasi ekonomi dalam beberapa dasawarsa terakhir ini belum pernah terjadi di masa lampau. Liberalisasi ekonomi di Cina dan India, serta di Rusia dan Amerika Selatan, menambah sejumlah besar pekerja tidak terampil pada kapasitas produksi global.⁷⁰ Dalam banyak hal, ini menandai kebangkitan kawasan tersebut (Asia menyumbang 60 persen terhadap PDB dunia sebagaimana terjadi pada awal abad ke-19).

Cina dan India, karena pasar dalam negeri mereka yang sangat besar, pada dasarnya sudah merupakan kawasan dunia sendiri. Tanpa penyekatan formal internal, mereka diuntungkan oleh skala ekonomi dan menyediakan insentif bagi para investor serta mitra dagang untuk mengalahkan batas-batas eksternal mereka yang signifikan—batas tebal dalam peta yang disinggung di awal bab ini (lihat Peta 3.2). Negara-negara yang lebih kecil tidak mempunyai kemewahan ini. Mereka harus belajar mengelola batas-batas mereka secara lebih cepat guna mencapai integrasi ekonomi dengan negara-negara tetangga untuk meraih skala produksi yang kompetitif

dan untuk mengakses pasar global. Negara dan kawasan yang melakukan hal ini secara lebih cepat akan memiliki keuntungan, tetapi hal itu tidak mudah. Dengan menyediakan kolam sejumlah besar tenaga kerja tidak terampil—dan modal sumber daya manusia serta modal fisik yang relatif sedikit—negara-negara seperti Cina dan India akan menyerap kapasitas manufaktur baru untuk waktu yang lama. Inilah aktivitas yang akan menuntun negara-negara miskin dunia mencapai status negara berpendapatan menengah. Cina juga menunjukkan manfaat pertumbuhan ekonominya bagi negara-negara tetangganya. Hampir semua negara di Asia Timur, pada suatu titik, pernah menikmati surplus perdagangan yang signifikan dengan Cina di sebagian besar sektor manufaktur.⁷¹

Kedua, telah terjadi fragmentasi proses produksi yang, lagi-lagi, belum pernah terjadi di masa lalu. Fragmentasi ini tidak hanya mencakup penyekatan tahap-tahap manufaktur intraperusahaan ke beberapa tempat, tetapi, yang lebih penting, perdagangan intraindustri komponen dan jasa yang semakin terspesialisasi, kadang hingga jarak yang jauh. Kemajuan teknologi komunikasi telah memfasilitasi jaringan pembeli-pemasok yang kompleks ini. Meskipun terintegrasi di pasar global, produksi cenderung terkonsentrasi secara regional. Untuk negara-negara kecil, hal ini bisa dilihat sebagai sebuah ancaman sekaligus peluang. Ancamannya adalah bahwa negara-negara kecil dengan infrastruktur yang buruk dan keterampilan yang rendah akan tetap berada di luar jaringan perdagangan global. Peluangnya adalah bahwa, walaupun konsentrasi spasial tetap menguntungkan bagi produksi, spesialisasi yang meningkat memungkinkan konsentrasi dan skala

ekonomi dalam subsektor yang bahkan pemain kecil pun bisa merebut satu ceruk di sana.

Pada tahun 1999, Perdana Menteri India waktu itu, Atal Behari Vajpayee, melontarkan gagasan mengenai isu yang sama dengan topik yang dibahas pada bab ini: “Kita dapat mengubah sejarah, tetapi tidak geografi. Kita dapat mengubah teman-teman kita, tetapi tidak tetangga kita.”⁷² Benarkah pernyataannya itu? Hingga kadar tertentu, ya. Negara tidak bisa begitu saja mengepak barang-barang lalu pindah ke tempat baru yang lebih baik seperti yang bisa dilakukan manusia. Namun, dalam pengertian ekonomi dan sosial, negara dapat mengubah lingkungan mereka. Jepang dan Amerika Serikat berhasil menjembatani penyekatan sejarah dan geografi mereka yang lebar untuk menjadi “tetangga” yang erat dengan membangun hubungan transportasi yang ekstensif dan saling ketergantungan (interdependensi) ekonomi yang semakin besar. Meksiko dan Turki bisa mengubah lingkungan mereka dengan mereorientasi ikatan-ikatan ekonomi mereka dari latar budaya tradisional ke negara-negara yang secara ekonomi lebih makmur di belahan lain dunia. Integrasi Eropa mengakhiri penyekatan dan peperangan yang terus melanda selama berabad-abad. Sejak Desember 2007, untuk melakukan perjalanan dari Algarve di Portugal ke Estonia, orang tidak lagi perlu menunjukkan kartu identitas.

Banyak kawasan di dunia masih terus menghadapi dampak dari kuatnya penyekatan. Tetapi, Laporan ini menunjukkan bahwa negara-negara dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi mereka dengan mengubah lingkungan mereka, baik secara virtual

KOTAK 3.8. *Integrasi butuh waktu lama, dan manfaatnya tidak bisa dipetik dalam waktu sekejap*

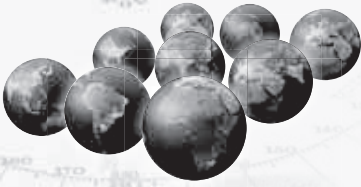
Di Eropa, setelah difusi teknologi industri modern dan ekspansi hubungan dagang pada awal abad ke-19, dibutuhkan waktu lebih dari 100 tahun sebelum proses integrasi formal dimulai pada tahun 1950-an. Meski demikian, upaya-upaya yang dilakukan sebatas pada pembuatan perjanjian menyangkut isu-isu ekonomi yang sangat terfokus antara enam negara. Secara bertahap, mereka meluaskan cakupan ke wilayah-wilayah kerja sama tambahan seperti kepebeanaan dan energi nuklir. Dibutuhkan 16 tahun agar perjanjian-perjanjian ini terkonsolidasi dalam Komunitas Eropa pada tahun 1967. Keanggotaannya pun bertambah secara lambat, dengan tiga negara bergabung pada setiap dasawarsanya antara tahun 1970 dan 2000, dan akhirnya 12 negara Eropa Timur dan Tengah telah bergabung pada tahun 2007. Persis seperti Komunitas Batu Bara dan Baja telah menformalisasi ikatan ekonomi dan budaya yang sudah lama ada antarnegara anggotanya, setiap ekspansi pada waktu berikutnya adalah hasil dari interaksi yang lama dan semakin erat antara negara-negara anggota dan asesi.

Integrasi formal, *de jure*, dengan demikian, menyusul integrasi *de facto*,

menyediakan kerangka kerja dan struktur untuk mengokohkan relasi yang sudah erat. Proses bertahap ini memungkinkan institusi untuk berkembang dan memberikan waktu kepada pasar tenaga kerja, keuangan, dan produk untuk mempersiapkan diri bagi penyesuaian yang mungkin berat, khususnya bagi negara-negara berpekeronomian kecil yang baru bergabung pada waktu belakangan. Bulgaria dan Rumania, yang bergabung pada tahun 2007, menambah 8,6 persen luas Uni Eropa dan 6,3 persen pada populasinya, tetapi hanya 1 persen pada PDB-nya.^a Maka, konvergensi hasil sosial dan ekonomi antarnegara anggota juga akan membutuhkan waktu yang panjang. Menaksir manfaat dari integrasi, karenanya, membutuhkan horison waktu yang panjang, sementara mobilitas tenaga kerja, investasi dalam modal privat dan publik, serta perubahan-perubahan struktural lain mengakselerasi pertumbuhan di negara-negara anggota yang lebih tertinggal.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Uni Eropa 2007.

maupun praktis. Untuk itu, mereka harus melakukan dua hal. Pertama, mereka harus mengatasi keterbatasan dan batasan geografis yang ada dengan mengembangkan hubungan dagang dan transportasi yang erat dengan pasar dan sumber-sumber investasi di kawasan yang kaya atau sedang mengalami kebangkitan kembali di dunia (lihat Bab 6). Dan kedua, mereka perlu menemukan bahwa banyak itu kuat dengan cara “menguliti” batas-batas mereka dan mengintegrasikan ekonomi mereka dengan tetangga fisik mereka (lihat Bab 9).



Mengatasi Penyekatan di Eropa Barat

Hari itu akan tiba di mana kalian, Prancis, Rusia, Jerman, semua bangsa-bangsa di benua ini, tanpa kehilangan kualitas menonjol dan individualitas kalian yang mulia, kalian akan bersatu menjadi suatu unit yang sangat unggul, dan kalian akan membentuk suatu persaudaraan Eropa.

—Victor Hugo, dari pidato saat International Peace Congress pada tahun 1849

Victor Hugo sempat ditertawakan saat ia mengungkapkan hal ini, seperti yang juga terjadi pada para pendahulunya yang mengusulkan integrasi Eropa. Diperlukan malapetaka berupa dua perang dunia untuk membuat orang-orang melihat kembali gagasan tersebut dengan serius dan bagi para pembuat kebijakan siap untuk perubahan yang radikal. Kehancuran dan kesengsaran yang begitu dahsyat merupakan kunci dalam memahami dorongan untuk berintegrasi: selain korban tewas yang sangat banyak,

perang tersebut menyebabkan kerusakan perekonomian yang sangat besar. Perang tersebut membuat Jerman dan Italia mengorbankan pertumbuhannya selama empat dekade atau lebih dan membuat produk domestik bruto (PDB) Austria dan Prancis kembali ke tingkat yang sama pada abad ke-19.

Mengatasi penyekatan dan konsekuensi dramatisnya merupakan tujuan para pemimpin Eropa setelah Perang Dunia II. Nasionalisme yang destruktif—dan dimensi ekonomi darinya, yaitu proteksionisme—merupakan salah satu kambing hitam

terjadinya malapetaka tersebut. Jadi, integrasi ekonomi dipandang sebagai jalan terbaik untuk menghindari terjadinya perang besar lagi. Namun, hal tersebut juga harus dicapai dengan cara yang damai dan dengan tujuan utama mempertahankan perdamaian. Hal ini hingga sekarang merupakan suatu upaya yang unik. Dalam hal ini, integrasi Eropa dapat dikatakan sebagai suatu keberhasilan. Namun pada tahun 1940-an dan 1950-an pandangan “Perdamaian melalui Integrasi” ini tidak jelas apakah akan berhasil, terutama karena bertepatan dengan saat penyekatan antara Timur

Peta G2.1 Penyekatan di kawasan Eropa Barat secara bertahap mulai berkurang

Tahap-tahap integrasi ekonomi



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

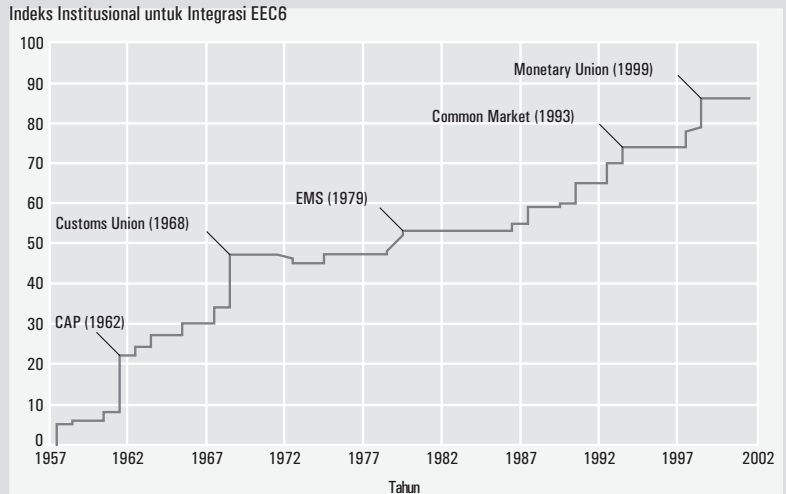
dan Barat karena terjadinya Perang Dingin.

Di bawah tekanan Amerika, 13 negara Eropa mendirikan Organization for European Economic Cooperation (OEEC) pada tahun 1948 untuk mengimplementasikan *Marshall Plan* (Program Marshall). Tugas organisasi tersebut adalah untuk mengurangi rintangan perdagangan, terutama mengenai pembatasan kuota. Pada tahun-tahun awal setelah perang, perekonomian Eropa sangat sarat dengan berbagai bea dan kuota. Penghilangan rintangan perdagangan mendorong cepatnya laju pertumbuhan perdagangan. Antara tahun 1950 sampai tahun 1958, ekspor manufaktur tumbuh sebanyak hampir 20 persen per tahun di Jerman Barat; 9,2 persen di Italia; dan 3,8 persen di Prancis. Selain itu, rata-rata pertumbuhan PDB per tahun adalah 7,8 persen di Jerman Barat; 5 persen di Italia; dan 4,4 persen di Prancis. Korelasi bukanlah hubungan sebab akibat, dan rekonstruksi merupakan penggerak yang kuat bagi pertumbuhan. Namun pertumbuhan yang pesat, seiring perdagangan Eropa diliberalisasikan, mengubah pemikiran para pembuat kebijakan Eropa. Integrasi Eropa tidak hanya merupakan proyek politik—namun juga masuk akal dari segi ekonomi.

European Coal and Steel Community (ECSC) didirikan oleh Prancis dan Jerman, yang kemudian mengundang negara-negara lain untuk menempatkan kedua sektor ini di bawah wewenang supranasionalnya (wewenang yang melampaui batas negara). Proyek tersebut bersifat politis dan ekonomis karena adanya

Figur G2.1 Tangga menuju sukses

Indeks institusional untuk integrasi untuk European Economic Community Six



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

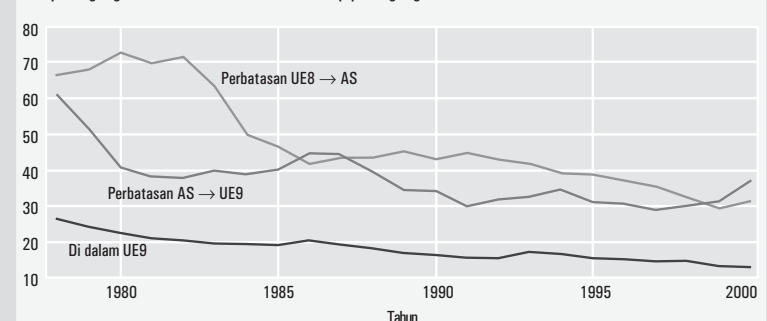
supranasionalitas bagi kedua sektor yang dianggap strategis dari segi ekonomi dan militer. Belgia, Italia, Luxemburg, dan Belanda bergabung pada tahun 1951, dan keenam negara ini menjadi kekuatan pendorong di balik terjadinya integrasi Eropa (lihat Peta G2.1). ECSC menunjukkan bahwa kerja sama ekonomi lebih mudah diterapkan dibandingkan integrasi politik atau militer.

Perjanjian Roma pada tahun 1957 melahirkan European Economic Community (EEC) yang beranggotakan 6 negara. Gerakan ini mengikat keenam

negara tersebut dalam integrasi ekonomi yang belum pernah terjadi sebelumnya. Tidak hanya satuan pabean yang menghilangkan semua bea untuk perdagangan intra-EEC dan menerapkan semua bea eksternal yang sama, namun sebuah daerah ekonomi yang bersatu juga mendorong mobilitas tenaga kerja yang bebas, pasar modal yang terintegrasi, perdagangan bebas dalam bidang jasa, dan beberapa kebijakan bersama. Tingkat integrasi ekonomi ini tidak dapat diterapkan tanpa integrasi *politik* yang mendalam. Jadi, jika ditinjau kembali,

Figur G2.2 Dampak-dampak perbatasan antara Uni Eropa dan Amerika Serikat tetap lebih dari dua kali lipat dibandingkan di dalam Uni Eropa

Rasio perdagangan di dalam batas-batas terhadap perdagangan lintas batas



Sumber: Fontagné, Mayer, dan Zignago 2005.

Catatan: Dampak perbatasan adalah kebalikan dari volume perdagangan dalam batas-batas alamiah terhadap volume perdagangan lintas batas.

“menggunakan perekonomian sebagai Kuda Troya untuk integrasi politik sangat berhasil.”² Sebagai “pelindung perjanjiannya,” pengadilan dan komisi Eropa mengendalikan negara-negara (terutama Prancis ketika de Gaulle kembali berkuasa) yang menolak tingkat supranasionalitas yang diterapkan berdasarkan perjanjian tersebut. Bagaimanapun juga, dari tahun 1966 sampai tahun 1986, integrasi yang mendalam yang diiming-imingkan oleh Perjanjian Roma terhambat (lihat Figur G2.1). Eropa mulai mendirikan rintangan dalam bentuk peraturan dan standar teknis, memecah pasar—sebagai reaksi klasik dari industri yang ingin mempertahankan harga sewa mereka.

Single European Act (1986) meluncurkan kembali proses untuk memperdalam integrasi ekonomi—semakin mengejutkan mengingat disintegrasi selama tahun 1970-an terjadi secara perlahan. Dengan penekanan pada mobilitas modal, undang-undang tunggal

ini juga turut bertanggung jawab atas lahirnya European Monetary Union (EMU). Tentu saja, nilai tukar tetap dalam European Monetary System, dengan mobilitas modal yang bebas, mengimplikasikan hilangnya kedaulatan moneter. Hal ini membuat EMU lebih cocok secara politis bagi negara-negara yang menerapkan nilai tukar tetap.

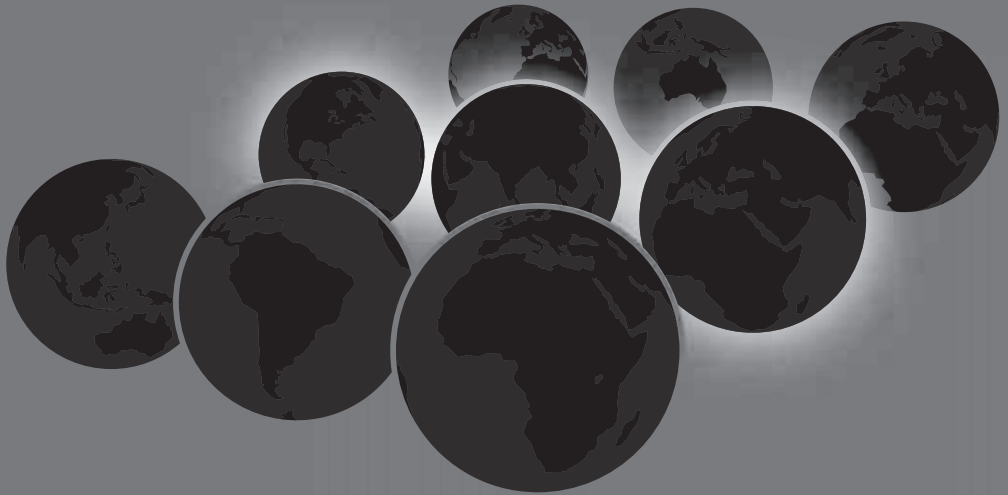
Mengatasi penyekatan berarti mengurangi dampak dari perbatasan terhadap arus perdagangan. Apakah ini yang terjadi di Uni Eropa—UE (*European Union—EU*)? Salah satu cara untuk menjawab pertanyaan ini adalah dengan membandingkan volume perdagangan di perbatasan-perbatasan dengan volume perdagangan bilateral antarnegara. Rasio keduanya disebut sebagai “efek perbatasan.” Fontagné, Mayer, dan Zignago (2005) melakukan hal ini untuk UE-9, keenam negara pendiri ditambah Denmark, Irlandia, dan Inggris. Efek perbatasan perdagangan intra-UE yang tercatat turun dari sekitar 24 pada akhir tahun 1970-

an menjadi 13 pada akhir 1990-an—sebuah peningkatan integrasi yang substansial (lihat Figur G2.2) yang belum tertandingi di seluruh dunia. Walaupun menurun dengan cepat pada periode tersebut, efek perbatasan antara UE-9 dan AS tetap saja lebih dari 2 kali lipat daripada yang di dalam UE. Perbatasan di UE telah menipis, namun belum hilang sama sekali.

Proses integrasi regional Eropa telah menyebar. Saat UE diperdalam dan diperluas, biaya perlakuan diskriminatif (yang merupakan implikasi alami dalam proses integrasi regional mana pun) bagi orang luar meningkat, menciptakan sebuah “dinamika domino regionalisme.” Bahkan negara-negara Eropa yang paling menghargai kedaulatannya pun ingin menjadi anggota UE. Bahwa UE dengan supranasionalitasnya yang tak tertandingi sedemikian menariknya bagi pihak luar, merupakan bukti suatu keberhasilan yang bertahan lama.

Kontribusi dari Philippe Martin.

BAGIAN DUA MENATA GEOGRAFI EKONOMI



Dalam generasi yang terdahulu, telah terjadi suatu revolusi yang lamban dalam pemikiran ekonomis, yang muncul akibat pengetahuan mengenai adanya berbagai ketidaksempurnaan pasar yang dijumpai secara luas, seperti meningkatnya tingkat pengembalian berdasarkan skala, eksternalitas, dan hubungan timbal balik kumulatif. Suatu cara berpikir yang baru telah mentransformasikan analisis klasik dari organisasi industri, pertumbuhan ekonomi, dan perdagangan internasional, serta telah membawa implikasi-implikasi, yang awalnya kontroversial namun sekarang telah diterima secara luas, untuk kemajuan negara-negara berkembang. Bagian kedua dari laporan ini mengilustrasikan hubungan antara skala ekonomi, mobilitas faktor, dan biaya transportasi, untuk menjelaskan gaya-gaya yang sukar yang membentuk transformasi keruangan yang dijelaskan dalam bagian pertama. Bab 4, 5, dan 6 adalah titik-titik perhentian dalam perjalanan kita menelusuri “ruang mesin,” yang masing-masing mengetengahkan suatu aspek tersendiri dari berbagai interaksi antara aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi.

Skala Ekonomi dan Aglomerasi



Contoh yang paling dibesarkan dalam ekonomi kiranya adalah contoh yang paling sederhana.

Di halaman pertama dari *The Wealth of Nations*, diterbitkan pada tahun 1776, Adam Smith menuliskan keuntungan membagi tenaga kerja untuk membuat peniti. Seorang pekerja tidak terampil tanpa bantuan mesin akan menghasilkan tak sampai 20 peniti dalam sehari. Akan tetapi, dalam sebuah pabrik peniti yang Smith kunjungi, 10 pekerja, yang membagi di antara mereka sendiri 18 operasi yang ada dalam pembuatan peniti, menghasilkan 48.000 peniti per hari. Alih-alih bekerja keras untuk memproduksi beberapa peniti saja sehari, setiap pekerja itu dapat menghasilkan hampir 5.000. Di bagian berikutnya dari karya klasik Smith, terdapat dua pengualifikasi penting: keuntungan dari membagi pekerja dibatasi oleh ukuran pasar, dan tidak semua aktivitas menunjukkan pengembalian (*return*) pada skala yang meningkat.

Kemampuan untuk mentransportasi produk memperluas pasar, sehingga kota-kota terletak di dekat sistem transportasi yang paling alamiah dan efisien—perairan. Tempat-tempat yang dikaruniai infrastruktur alamiah ini sering kali makmur, sementara tempat

lain menunggu gilirannya. Sebagaimana ditulis Smith,

Tidak ada teluk-teluk besar di Afrika semacam itu, seperti laut Baltik dan Adriatik di Eropa, laut Tengah dan Euksin di Eropa dan Asia, teluk Arab, Persia, India, Bengali, dan Siam di Asia, untuk mengangkut barang-barang dagang ke bagian pedalaman dari benua besar tersebut: sungai-sungai besar di Afrika terlalu jauh satu dari yang lain hingga mempersulit upaya melayarinya hingga jauh ke jantung daratan.¹

Selain itu, tidak semua aktivitas menunjukkan ekonomi skala, dan beberapa di antaranya tidak membutuhkan pasar yang besar untuk berkembang. Pertanian subsisten, yang banyak dijalankan di daerah pedesaan, adalah salah satu contohnya. Akan tetapi, perdagangan seperti manufaktur dan barang-barang komersial lain hanya dapat dijalankan di permukiman besar, sebab mereka membutuhkan akses baik ke tenaga kerja maupun konsumen.

Meskipun begitu, keuntungan memproduksi dalam jumlah besar di satu pabrik atau tempat mengalami peningkatan karena turunnya biaya

transportasi dalam dua abad sejak Smith mengunjungi pabrik peniti itu. Mereka yang meragukan potensi menakjubkan dari ekonomi skala dan bagaimana akses ke pasar dunia membantu eksploitasinya mesti mengunjungi Dongguan, sebuah kota di antara Guangzhou dan Shenzhen di Cina Tenggara. Sampai tahun 1980-an, kota ini merupakan kumpulan desa-desa yang sepi di delta Sungai Mutiara, Cina. Setelahnya, ia masuk ke dunia yang ditandai oleh keuntungan yang terus meningkat (lihat Kotak 4.1). Setiap tahun, jutaan orang di dunia berkembang memasuki dunia baru ini, dan implikasinya, bagi mereka dan bagi para pembuat kebijakan, tidak kalah dengan revolusi.

Bab ini membahas pengalaman para pengusaha selama dua dasawarsa terakhir dalam mengeksploitasi ekonomi skala di dalam produksi. Fokusnya adalah “ekonomi aglomerasi”, yang eksploitasinya membutuhkan lokasi di wilayah yang secara padat ditempati oleh para produsen lain. Selanjutnya, akan dibahas sinopsis ringkas mengenai penelitian para ekonom selama kurun waktu dua dasawarsa terakhir yang mencoba memahami ekonomi skala—pekerjaan yang berusaha menghubungkan riset dengan dunia nyata, dan yang menawarkan wawasan kebijakan yang berharga. Kemudian, akan dicari tahu apakah para pembuat kebijakan di dunia berkembang telah belajar dari pengalaman dan analisis ini.

Temuan-temuan utama:

- ***Negara-negara berkembang sedang memasuki suatu dunia aglomerasi baru.*** Pengalaman selama seabad menunjukkan bahwa ketika negara berkembang dari pertanian ke industri dan selanjutnya ke produksi berorientasi jasa, perusahaan dan pekerja tidak hanya meninggalkan desa dan pekerjaan pertanian mereka, tetapi juga dunia di mana skala tidak begitu penting. Semakin banyak dari mereka memasuki sebuah dunia yang tidak hanya lebih besar dan lebih padat, namun juga yang memandang penting skala—di mana produksi dan distribusi menikmati ekonomi skala, khususnya yang terkait dengan tempat. Kedekatan atau proksimitas tidak hanya penting bagi akses ke pasar barang dan jasa, tetapi juga akses ke gagasan.
- ***Pertumbuhan ekonomi membutuhkan suatu portofolio tempat.*** Riset selama satu generasi yang lampau mengindikasikan bahwa bentuk-bentuk permukiman manusia yang berbeda memfasilitasi ekonomi aglomerasi bagi bentuk-bentuk produksi yang berbeda pula. Sebuah generalisasi yang terlalu menyederhanakan (meski tidak sepenuhnya keliru) menyatakan bahwa pasar kota kecil memfasilitasi ekonomi skala dalam pemasaran serta distribusi produk pertanian, kota berukuran menengah menyediakan lokasi bagi industri manufaktur, dan kota besar menawarkan fasilitas yang beragam serta mendorong inovasi dalam dunia bisnis, pemerintahan, dan layanan pendidikan.
- ***Para pembuat kebijakan sering kali salah memahami potensi kekuatan pasar.*** Banyak pembuat kebijakan memandang kota sebagai sebuah konstruksi negara—yang harus dikelola dan dimanipulasi untuk mencapai tujuan sosial tertentu. Namun demikian, dalam realitasnya, kota-kota, baik kecil maupun besar, seperti halnya perusahaan dan tanah

KOTAK 4.1. *Skala ekonomi di dunia yang nyaris tidak nyata: kisah Dongguan, Cina*

Pada tahun 1978, yang kini merupakan kota Dongguan di provinsi Guangdong Cina tidak lebih dari sekumpulan desa dan kota kecil yang tersebar di area seluas 2.500 kilometer persegi di tepian Sungai Mutiara, di tengah-tengah antara Guangzhou di utara serta Shenzhen dan Hong Kong, Cina, di selatan. Penduduknya yang berjumlah 400.000 jiwa bekerja sebagai nelayan dan petani dan—walaupun bukan yang termiskin di Cina—juga bukan yang paling kaya.

Dongguan masa kini ditinggali oleh lebih dari 7 juta warga. Lebih dari 5 jutanya merupakan kaum migran yang bekerja di ribuan pabrik yang memenuhi kota, menghasilkan beragam produk dalam volume yang membuat media belum lama ini memberi Dongguan label sebagai “pabriknya dunia”. Ekonomi Dongguan telah tumbuh lebih dari 20 persen per tahun sejak tahun 1980, dan pada tahun 2004, mempunyai produk domestik bruto (PDB) sekitar 14 miliar dolar—lebih besar daripada PDB Islandia. Jika hanya memperhitungkan warga kota yang terdaftar (seperti yang ada di dalam statistik resmi), PDB per kapita Dongguan adalah 9.000 dolar pada tahun 2004, menjadikannya kota terkaya di Cina. Bahkan bila populasi pekerja migrannya yang mengambang dimasukkan dalam hitungan, PDB per kapitanya pada tahun 2004 masih lebih dari 2.000 dolar.

Perkembangan Dongguan sejak tahun 1970-an, dan secara khusus pada dasawarsa terakhir, menjadi contoh dari (mungkin dengan sedikit berlebihan) kekuatan-kekuatan ekonomi yang membentuk perekonomian negara berpendapatan menengah di Asia Timur (lihat tabel di bawah).

Lokasi dan harga faktor yang rendah tak diragukan lagi merupakan pemacu utama pertumbuhan awal Dongguan. Satu setengah dasawarsa setelah reformasi Cina bergulir, perusahaan-perusahaan kecil dan menengah baik dari Hong Kong, Cina, dan Taiwan, Cina, tertarik dengan Dongguan karena pasokan tanahnya yang luas, tenaga kerjanya yang murah, dan kedekatannya dengan Guangzhou dan Hong Kong, Cina. Terlepas dari faktor-faktor ini, pertumbuhan Dongguan yang pesat selama kurun waktu tahun 1990-an lebih tepatnya terjadi karena *ekonomi skala*, entah di dalam produksi barang-barang antara atau barang-barang diferensiasi, dan *efek aglomerasi*, di dalam maupun lintas industri. Berpadu dengan reduksi dalam biaya transportasi dan perbaikan dalam logistik, kemajuan teknologi menunjukkan bahwa efek-efek semacam itu menjadi karakteristik yang penting dalam produksi global.

Skala ekonomi internal sangat jelas. Pada tahun 2005, satu pabrik saja di Dongguan memanufaktur lebih dari 30 persen

kepala rekording magnetis yang digunakan di *hard disk drive* di seluruh dunia. Pabrik yang lain memproduksi 60 persen alat pembelajaran elektronik yang dijual di pasar AS. Pabrik yang lain lagi menghasilkan hampir 30 juta telepon seluler, lebih dari cukup untuk memberi satu buah telepon genggam ke setiap orang, dari orang dewasa hingga anak-anak, di Peru atau Venezuela.

Aglomerasi atau ekonomi skala eksternal pun tidak kalah gamblang. Limpahan pengetahuan dan biaya logistik yang lebih rendah dari lokasi yang dekat dengan penyedia input dan pedagang ekspor telah menghasilkan kluster industri yang secara global penting untuk industri wol rajutan, alas kaki, furnitur, dan mainan. Namun, kluster yang mendominasi lanskap industri Dongguan sejak pertengahan tahun 1990-an adalah telekomunikasi, elektronik, dan komponen komputer. Dari piranti dan komponen yang digunakan dalam manufaktur dan memproses komputer personal, 95 persennya dapat dicari di kota Dongguan, dan untuk beberapa produk, pabrik Dongguan menyusun lebih dari 40 persen produksi global.

Kontribusi dari Shubham Chaudhuri.
Sumber: Gill dan Kharas 2007.

Dongguan dalam angka

Rata-rata pertumbuhan PDB tahunan, 1980–2005 (%)	22,0	PDB (dolar AS, dalam miliar)	14,2
Populasi: warga kota yang terdaftar (dalam juta)	1,6	Populasi: total, perkiraan (dalam juta)	7,0
PDB per warga kota yang terdaftar (dalam dolar AS)	8.999	PDB per kapita (dalam dolar AS)	2.070
Ekspor (dolar AS, dalam miliar)	35,2	Impor (dolar AS, dalam miliar)	29,3
Pendapatan pemerintah (dolar AS, dalam miliar)	1,0	Belanja pemerintah (dolar AS, dalam miliar)	1,2
Konsumsi listrik (kWh, dalam miliar)	35,2	Konsumsi air (kaki kubik, dalam miliar)	1,5
Indikator dampak lingkungan			
Emisi sulfur dioksida (ton, dalam ribuan)	199,4	Sampah cair industri (ton, dalam ribuan)	225
Emisi sulfur dioksida yang memenuhi standar (%)	92,9	Sampah cair industri yang memenuhi standar (%)	90,1
Sampah padat industri (ton, dalam ribuan)	28,6	Sampah padat industri yang memenuhi standar (%)	86,5
Pangsa pasar global pada tahun 2002 untuk komponen komputer dan elektronik yang dimanufaktur di Dongguan (%)			
Kepala magnetis, <i>casing</i> komputer	40	Pemindai dan monitor mini	20
<i>Board</i> tembaga dan <i>disc drive</i>	30	<i>Keyboard</i>	16
Kapasitor AC dan transformer <i>fly-back</i>	25	<i>Motherboard</i>	15

Sumber: Pemerintah Dongguan 2005.

pertanian, adalah makhluk pasar. Persis sebagaimana perusahaan dan lahan pertanian menghasilkan barang dan jasa final serta antara, kota-kota kecil dan besar menawarkan ekonomi aglomerasi kepada produsen dan pekerja. Oleh karenanya, para administrator kota sangat diharapkan untuk belajar memahami apa yang dilakukan oleh kota mereka, dan membantunya agar menjalankan fungsi itu secara lebih baik, alih-alih berusaha keras mengubah “takdir”-nya. Perencana dan pembuat kebijakan mesti melihat peran mereka sebagai manajer yang cerdas dari suatu portofolio tempat, untuk mengoptimalkan hasil dari ekonomi aglomerasinya.

Bab ini membahas, dalam pengertian umum, berbagai implikasi

dari pengalaman dan analisis untuk membangun ulang strategi urbanisasi di dunia berkembang. Bab 7 melanjutkan pembahasan untuk memberi kerangka kerja ulang pada perdebatan seputar strategi perkotaan.

Sebuah pedoman bagi skala ekonomi

Keuntungan skala yang meningkat bisa jadi bersifat internal atau eksternal bagi perusahaan atau usaha pertanian individual. Ekonomi eksternal sama saja dengan “ekonomi aglomerasi”, yang mencakup keuntungan karena lokalisasi (berada dekat dengan produsen lain yang membuat komoditas atau menawarkan jasa yang sama) dan urbanisasi (berdekatan dengan produsen yang membuat serta menawarkan komoditas atau jasa yang beragam). Eksternalitas

Tabel 4.1 Selusin skala ekonomi

Tipe skala ekonomi		Contoh				
Internal	1. Moneter		Mampu membeli input langsung pada diskon volume			
	Teknologi	2. Teknologi statis	Penurunan biaya rata-rata karena biaya tetap dalam operasional perusahaan			
		3. Teknologi dinamis	Belajar menjalankan perusahaan secara lebih efisien dari waktu ke waktu			
Eksternal atau aglomerasi	Lokalisasi	Statis	4. “Belanja”	Pembelanja tertarik pada tempat-tempat di mana ada banyak penjual		
			5. Spesialisasi “Adam Smith”	Outsourcing memungkinkan pemasok input hulu dan perusahaan hilir mengambil untung dari hasil produktivitas karena spesialisasi		
			6. Pengumpulan tenaga kerja “Marshall”	Pekerja dengan keterampilan khusus tertarik pada lokasi dengan konsentrasi yang lebih besar ^a		
		Dinamis	7. Belajar melalui praktik “Marshall-Arrow-Romer”	Reduksi biaya karena aktivitas produksi yang berulang dan berlangsung dari waktu ke waktu dan yang “meluber” di tempat yang sama		
			Urbanisasi	Statis	8. Inovasi “Jane Jacobs”	Semakin banyak hal berbeda dilakukan di tempat yang sama, semakin besar kesempatan untuk mengamati dan mengadaptasi gagasan dari pihak lain
					9. Pengumpulan tenaga kerja “Marshall”	Pekerja di suatu industri membawa inovasi ke perusahaan di industri lain; mirip dengan nomor 6 tetapi keuntungan diperoleh dari keragaman industri di satu lokasi
	10. Pembagian kerja “Adam Smith”	Mirip dengan nomor 5, perbedaan utamanya adalah bahwa pembagian kerja dimungkinkan oleh keberadaan banyak industri berbeda di tempat yang sama				
	Dinamis	11. Pertumbuhan endogenus “Romer”	Semakin besar pasar, semakin tinggi keuntungan; semakin menarik lokasi itu bagi perusahaan, semakin banyak pekerjaan tercipta; semakin besar kolam tenaga kerja, semakin besar pasar—dan seterusnya			
	12. Aglomerasi “murni”		Penyebaran biaya tetap infrastruktur atas semakin banyak wajib pajak; disekonomi muncul dari kemacetan dan polusi			

Sumber: Diadaptasi dari Kilkeny 2006.
a. Untuk lebih jelas, lihat Krugman 1991a.

konsumsi juga terkait dengan aglomerasi, tetapi ini belum banyak dibahas dalam berbagai literatur.² Oleh karenanya, bab ini mengupas ekonomi skala yang terkait dengan produksi (lihat Tabel 4.1).³

- **Ekonomi internal** muncul dari perusahaan berukuran besar yang ingin dapat lebih baik mengeksploitasi biaya tetap (lihat nomor 1 sampai 3 dalam Tabel 4.1). Pabrik bijih baja yang besar dapat memperoleh diskon volume dari penyuplai—mengimplikasikan biaya tetap transportasi dan perdagangan—dan mengambil keuntungan dari pembagian kerja di dalam lingkup perusahaan.
- **Ekonomi lokalisasi** muncul dari perusahaan-perusahaan dalam jumlah yang lebih banyak di industri dan lokasi yang sama (lihat nomor 4 sampai 7 dalam Tabel 4.1). Kedekatan spasial penting karena akses yang langsung ke partisipan pasar lain membantu perusahaan untuk tetap melekat informasi pasar yang diperlukannya dalam bernegosiasi dengan pelanggan dan pemasok.⁴ Komplek perusahaan yang letaknya berdekatan juga dapat berbagi tenaga ahli lebih banyak.
- **Ekonomi urbanisasi** diperoleh dari perusahaan-perusahaan yang berbeda dalam jumlah yang lebih banyak di tempat yang sama (lihat nomor 8 sampai 11 dalam Tabel 4.1). Sebuah perusahaan konsultasi manajemen akan diuntungkan bila berlokasi dekat sekolah bisnis, penyedia jasa keuangan, dan pamanufaktur.

Ekonomi aglomerasi tidak hanya bergantung pada ukuran (kota atau industri besar), tetapi juga pada interaksi urban. Ekonomi eksternal secara

KOTAK 4.2. *Berbagi, beradaptasi, dan belajar*

Tiga alasan yang dapat menjelaskan mengapa perusahaan-perusahaan di suatu industri tertentu memilih lokasi yang berdekatan satu sama lain. Konsentrasi geografis membantu dalam—

- **Berbagi**—Memperluas pasar untuk penyuplai input, memungkinkan mereka untuk mengeksploitasi ekonomi skala internal dalam produksi (biaya rata-rata menurun manakala skala produksi meningkat). *Sharing* input ini juga membuat penyuplai mampu untuk menyediakan barang dan jasa yang telah disesuaikan dengan kebutuhan para pembeli. Hasilnya adalah profit yang lebih tinggi untuk semua, disertai akses yang lebih mudah ke input yang lebih beragam.
- **Beradaptasi**—Meningkatkan ketersediaan tenaga kerja terampil yang diperlukan oleh para pengusaha untuk memenuhi kebutuhan mereka yang distingtif. Pada waktu yang sama, pekerja akan merasa lebih aman berada di lokasi yang banyak terdapat sejawatnya.
- **Belajar**—Mengkakselerasi limpahan pengetahuan dan memungkinkan para pekerja dan pengusaha saling belajar satu sama lain.

Kemampuan untuk melakukan aktivitas berbagi, beradaptasi, dan belajar yang melampaui cakupan industri tertentu (ekonomi lokalisasi) dan membuka diri bagi proses yang lebih luas (ekonomi urbanisasi) memerlukan mekanisme tambahan. Hal ini mencakup efek sebab-akibat dan interpenetrasi produksi dan perdagangan lintas industri kumulatif. Mereka juga mencakup hasil-hasil dari fertilisasi lintas gagasan. Konsentrasi pekerja dan penyuplai mendorong terjadinya konsentrasi permintaan konsumen.

Jika ekonomi skala cukup besar dan kuat serta sekiranya perusahaan dapat berkompetisi tidak hanya dalam hal harga tetapi juga melalui diferensiasi produk, kekuatan sentripetal yang besar pun muncul. Selain itu, secara formal memperkenalkan jarak (biaya pengangkutan input dan output), kerangka kerja yang digunakan dalam Laporan ini menyediakan wawasan penting ke dalam berbagai kekuatan sentripetal yang menjelaskan dispersi spasial atau aglomerasi urban di sebuah negara.

Sumber: Gill dan Kharas 2007, berdasarkan pada Duranton dan Puga 2004.

tradisional diklasifikasikan sebagai ekonomi lokalisasi yang muncul dari interaksi ekonomi *dalam-industri*, sementara ekonomi urbanisasi, dari interaksi *antarindustri*.⁵ Namun, alasan bagi produsen untuk menarik keuntungan dari kedekatan dengan yang lain tergantung dari *sharing* tidak sadar atas input-input modal, informasi, dan tenaga kerja. Hal itu juga bergantung pada kesesuaian yang lebih baik antara persyaratan produksi dan tipe area, tenaga kerja, dan input antara—dan penguasaan berbagai teknik dan produk baru (lihat Kotak 4.2).

Skala ekonomi internal lebih tinggi dalam industri-industri yang lebih berat

Peningkatan pengembalian internal terhadap skala ditemukan dalam industri manufaktur dan jasa, didasarkan pada berbagai macam sumber data. Skala ekonomi internal tersusun dari industri-industri rendah dan terabaikan di antara industri ringan, sampai industri tinggi di antara industri berat dan industri berteknologi tinggi (lihat Tabel 4.2). Berdasarkan pada estimasi rekayasa, rangkuman dari studi spesifik sektor

yang menguji skala efisiensi minimum produksi dan penghematan biaya menemukan peningkatan pengembalian yang signifikan dalam kendaraan bermotor, peralatan transportasi lain, zat kimia, mesin-mesin, dan kertas dan percetakan. Dalam kategori produk tiga digit, skala pengembalian tertinggi adalah pada buku-buku, batu bata, bahan celup, dan pesawat terbang.⁶ Sebaliknya, skala ekonomi internal dapat diabaikan dalam karet dan plastik, kulit dan bahan-bahan dari kulit, sepatu dan pakaian, dan tekstil.⁷

Berdasarkan pada biaya dan estimasi nilai tambah, sumber-sumber yang berbeda menunjukkan penemuan yang sama. Contoh dari 5.000 perusahaan manufaktur di Norwegia menunjukkan bukti skala ekonomi pada level industri.⁸ Untuk industri-industri di Kanada pada level empat-digit, pengembalian terhadap skala rata-rata 10 persen untuk 107 sektor manufaktur, dengan pakaian, bahan rajutan, kulit, dan tekstil berada pada bagian bawah dari spektrum.⁹ Peningkatan output dapat memangkas biaya dalam manufaktur AS, pada industri di negara dengan pendapatan menengah (Cile), dan pada mobil Eropa, truk, dan industri dengan konsumen yang bertahan lama.^{10,11}

Berdasarkan data perdagangan, sepertiga dari semua industri yang memproduksi barang telah meningkatkan pengembalian terhadap skalanya.^{12,13} Industri manufaktur dengan ekonomi level bangunan tertinggi dan eksternalitas level industri adalah produk-produk minyak tanah dan batu bara, sulingan minyak tanah, farmasi, mesin-mesin, dan besi dan baja. Industri-industri dengan pengembalian yang konstan termasuk sepatu, kulit, tekstil, pakaian, dan furnitur.

Tabel 4.2 Ekonomi skala internal rendah di industri ringan dan tinggi di industri berat

Temuan	Sumber data
<i>Pengembalian skala yang konstan:</i> apparel, kulit, alas kaki, tekstil, produk kayu	Berdasarkan data perdagangan (Antweiler dan Treffer 2002)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> permesinan, farmasi, instrumen, besi dan baja, petroleum dan produk batu bara	
<i>Pengembalian skala yang konstan atau meningkat dengan lambat:</i> barang-barang dari kulit, alas kaki dan pakaian, kayu dan olahannya, tekstil	Berdasarkan pada estimasi teknis untuk mengamati gradien biaya dan perubahan dalam skala efisiensi minimum (Junius 1997, mengutip dari Prateen 1988 dan Emerson dkk. 1988)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> kendaraan bermotor, sarana-sarana transportasi lain, kimia, mesin, percetakan dan penerbitan	
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan lambat:</i> alas kaki, apparel, produk makanan, kulit	Berdasarkan pada <i>markup</i> dalam industri manufaktur untuk 14 negara OECD (Junius 1997, mengutip dari Oliveira, dkk. 1996)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> tembakau, farmasi, mesin kantor dan kalkulator, perlengkapan jalan raya	
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan lambat:</i> apparel, barang-barang dari kulit, tekstil	Berdasarkan pada <i>markup</i> harga atas biaya marginal untuk sektor dua digit di Amerika Serikat dari 1953–1984 (24 sektor) (Roeger 1995)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> listrik, gas, dan layanan saniter, kendaraan dan perlengkapan bermotor, kimia, tembakau	
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan lambat:</i> tekstil, produk-produk susu, penggilingan kayu, produk minyak ikan dan makanan	Berdasarkan estimasi fungsi produksi untuk Census of Manufacturing Establishment 1963 di Norwegia (27 industri) (Griliches dan Ringstad 1971)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> logam dasar, perlengkapan transportasi, produk semen, perabot, minuman	
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan lambat:</i> pakaian, rajutan, kulit, tekstil	Berdasarkan data biaya dan profit di (167 industri) industri manufaktur SIC empat digit untuk 1970 di Kanada (Baldwin dan Gorecki 1986) serta estimasi produktivitas dan output tenaga kerja untuk 90 industri empat digit di Kanada antara tahun 1965 dan 1970 (Gupta 1983)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> petroleum, logam dasar dan fabrikasi, perlengkapan transportasi	
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan lambat:</i> apparel, kayu	Berdasarkan estimasi fungsi produksi tingkat perusahaan untuk 6.665 pabrik di Cile selama tahun 1979–1986 (Levinsohn dan Petrin 1999)
<i>Pengembalian skala yang meningkat dengan cepat:</i> produk kimia lain, produk makanan, percetakan dan penerbitan	

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: OECD = Organisation for Economic Co-operation and Development (Organisasi untuk Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi); SIC = Standard Industrial Classification (Klasifikasi Industri Standar).

Kenaikan harga merupakan sumber informasi yang lain. Oleh karena pengembalian yang meningkat terhadap skala memberi kekuatan pasar kepada perusahaan, kenaikan harga dan biaya lebih dari biaya marginal dapat menjadi mewakili skala ekonomi level gedung. Studi menemukan kenaikan harga untuk manufaktur AS, dari 15 persen pada pakaian sampai lebih dari 200 persen pada peralatan listrik, gas, dan pelayanan kesehatan. Untuk 36 sektor manufaktur dari 19 negara anggota Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), kenaikan harga tertinggi terjadi pada tembakau, obat-obatan, dan mesin-mesin komputer dan kantor—dan yang paling rendah terjadi pada sepatu, pakaian, dan produk kayu.¹⁴

Sementara data manufaktur mendominasi literatur, peningkatan pengembalian dalam sektor jasa juga jelas terjadi. Sektor yang terbaik untuk dipelajari adalah pembangkit daya listrik, di mana terjadi pengembalian internal terhadap skala yang sangat signifikan.¹⁵ Kenaikan harga tertinggi terjadi pelayanan kesehatan dan utilitas.¹⁶ Skala ekonomi juga ditemukan dalam perbankan dan keuangan.¹⁷ Suatu studi mengenai bank komersial di 75 negara menunjukkan bahwa bank dengan pinjaman dan deposito yang lebih besar memiliki biaya rata-rata lebih rendah—dan bank yang beroperasi dalam sistem keuangan yang lebih besar membutuhkan peningkatan proporsional yang sedikit dalam modal keuangan dan memiliki risiko yang lebih rendah dalam biaya manajemen.¹⁸

***Ekonomi lokalisasi muncul dari
berbagi input dan kompetisi
dalam industri***

Ekonomi lokalisasi muncul dari

kelompok-kelompok perusahaan yang terkonsentrasi secara geografis, terhubung oleh teknologi yang mereka gunakan, pasar yang mereka layani, produk dan jasa yang mereka sediakan, serta keterampilan yang mereka butuhkan. Tekanan kompetitif yang memaksa perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor yang sama untuk berinovasi atau gagal juga mendorong pada pertumbuhan produktivitas. Kondisi cenderung menjadi kompetitif ketika perusahaan hulu dan hilir serta berbagai institusi yang terkait dalam suatu industri tertentu (misalnya, mesin elektronik atau petrokimia)—termasuk universitas dan asosiasi dagang—“berkluster” bersama. Jalan lain bagi terbangunnya ekonomi lokalisasi adalah “eksternalitas Marshall-Arrow-Romer”¹⁹ yang lebih sulit diukur, yang terutama muncul dari limpahan pengetahuan.

Akses ke infrastruktur memengaruhi keputusan lokasi perusahaan, khususnya di negara berkembang, tetapi kedekatan dengan perusahaan-perusahaan serupa juga penting. Perhatikan industri kaos kaki wanita di Amerika Serikat yang infrastrukturnya sangat baik. Tak lama setelah tahun 1900, New York City menjadi pusat AS bagi produksi dan distribusi garmen. Namun, setelah Perang Dunia II, produksi garmen bergerak ke selatan, ke Carolina Utara.²⁰ Banyak pabrik perajutan dan pemintalan bergerak mendekati pasokan benang agar dapat menarik keuntungan dari energi, tenaga kerja, dan tanah yang lebih murah.

Dewasa ini, industri kaos kaki wanita, yang terlokalisasi di Carolina Utara, memiliki banyak merk—di antaranya, *Sheer Energy*, *Silken Mist*, *Just My Size*, dan *No Nonsense*—semuanya bersaing di pasar sebesar 2 miliar dolar. Menurut Biro Sensus AS, sekitar 150 perusahaan yang memproduksi kaos kaki wanita

pada awal tahun 2000-an, setengah dari jumlah keseluruhan nasional, berlokasi di Carolina Utara. Mereka mendistribusikan kaos kaki wanita yang nilainya 973 juta dolar, sekitar 75 persen dari total nasional, dan mempekerjakan 13.497 orang, termasuk 11.567 pekerja produksi.²¹ Ditambah kaos kaki dan *stocking* pria, separuh lebih dari industri senilai 6 miliar dolar tersebut berada di Carolina Utara.

Satu alasan mengapa para produsen tekstil beralih ke Carolina Utara adalah untuk memperoleh hasil produktivitas dari kedekatan dengan produsen benang di hilir. Industri benang dan kaos kaki wanita terkait erat—dalam hubungan yang saling tergantung di setiap tahap produksi—tetapi sangat kompetitif. Macfield, sebuah perusahaan raksasa tekstil dan produsen benang yang terkenal untuk bahan *stocking*, kaos kaki, pakaian luar, kain pelapis, dan produk-produk industri menjalankan lima perusahaan di Carolina Utara dan mempekerjakan sekitar seperempat dari angkatan kerja industri benang. Sekitar enam dari setiap 10 kaos kaki wanita yang dijual di Amerika Serikat dirajut dengan benang Macfield.²² Bersama dengan para produsen besar lainnya di Carolina Utara (Unifi, Regal, dan Spanco), mereka menguasai lebih dari tiga perempat industri benang bertekstur senilai 3,7 miliar dolar.²³ Lokalisasi industri benang dan kaos kaki wanita di Carolina Utara merupakan sebuah manifestasi nyata dari ekonomi eksternal intraindustri.

Ekonomi urbanisasi muncul dari keragaman industri yang menumbuhkan inovasi

Ketika kota berkembang, ekonomi urbanisasi menjadi semakin penting.²⁴ Perbedaan perkotaan dapat memberikan perubahan terhadap ide dan teknologi

untuk memproduksi inovasi yang lebih besar dan pertumbuhan.²⁵ Perusahaan yang bergerak pada bidang yang berbeda dapat menggunakan fasilitas yang tidak dapat dibagi atau barang-barang umum secara bersama-sama, pemasok input menengah yang lebih banyak, tenaga ahli, dan risiko. Fakta yang menunjukkan pentingnya pembagian pengetahuan di antara industri dapat dilihat pada kota-kota yang sudah mapan. Pada kota-kota yang hampir dewasa, seperti Los Angeles, dan Philadelphia, kompetisi dan perbedaan kota membantu karyawan untuk berkembang, menunjukkan ekonomi urbanisasi antara inovasi sektor.²⁶ Di Wall Street di New York dan di kota London, perusahaan keuangan, perusahaan asuransi, dan perbankan memperoleh keuntungan karena letaknya berdekatan satu sama lain. Selain itu, lokasi yang berdekatan dapat menstimulasi pertumbuhan jasa spesialis yang lain, seperti perusahaan-perusahaan hukum, peranti lunak, pemrosesan data, periklanan, dan konsultasi manajemen. Perusahaan-perusahaan yang berkelompok ini, dengan menyediakan pasar yang lebih luas untuk individu dengan tingkat pendidikan tinggi, memperoleh keuntungan dengan memiliki modal manusia yang sama. Mereka juga mendapatkannya dari generasi dan gabungan pengetahuan di antara satu sama lain.

Bukti ekonomi aglomerasi urban terutama diperoleh dari manufaktur di negara-negara maju.²⁷ Akan tetapi, juga ada bukti ekonomi eksternal di negara-negara berkembang, di mana tersedia data. Sebuah survei terhadap 12.400 perusahaan manufaktur di 120 kota di Cina menunjukkan bahwa perusahaan berproduktivitas tinggi cenderung berlokasi di kota-kota yang lebih padat

penduduknya.²⁸ Ekonomi aglomerasi di sektor manufaktur Indonesia antara tahun 1980 dan 2003 beragam dari waktu ke waktu; namun demikian, dalam pengertian yang paling luas, keuntungan ini terutama bersifat statis alih-alih dinamis dan sedikit lebih mungkin muncul dari lokalisasi daripada urbanisasi (lihat Kotak 4.3).

Sebuah dunia yang berbeda

Negara berkembang dengan mengalihkan perekonomian mereka dari aktivitas pertanian berbasis subsisten ke manufaktur dan jasa yang bernilai lebih tinggi. Dalam proses itu, perusahaan menjadi unit produksi yang lebih dominan daripada lahan pertanian. Produksi barang-barang manufaktur dan jasa meningkat sebagai persentase output ekonomi. Antara tahun 1900 dan 2000 pembagian populasi global dalam lokalitas perkotaan dengan dominan industri dan jasa meningkat dari 15 persen menjadi 47 persen. Mereka yang bekerja di sektor pertanian yang berada dalam usia produktif turun dari 55 persen pada tahun 1960 menjadi 33 persen pada tahun 2004. Teknologi produksi beralih dari pengembalian (*return*) konstan ke pengembalian yang meningkat seiring skala. Dan seiring waktu, perubahan teknis yang memperbesar skala mendongkrak ekonomi skala. Persaingan yang tidak sempurna dan monopolistik menjadi bentuk struktur pasar yang dominan.

Dunia kini menjadi lebih urban, dan konsentrasi massa ekonomi di pusat-pusat perkotaan yang paling padat juga meningkat. Pada tahun 1900, jumlah warga di 100 kota terbesar hanya menyusun 4,3 persen dari populasi dunia. Seratus kota yang sama saat ini merepresentasikan 7,5 persen dari total, sedangkan 100 kota yang terbesar,

KOTAK 4.3. *Ekonomi aglomerasi di Indonesia*

Kebanyakan bukti yang solid mengenai ekonomi aglomerasi datang dari negara-negara maju. Satu pengecualiannya adalah Indonesia, yang membantu mengidentifikasi determinan konsentrasi industri. Analisisnya berfokus pada empat kelompok besar—kimia (mencakup petroleum, karet, dan plastik); tekstil (mencakup garmen, kulit, dan alas kaki), mineral nonmetalik (mencakup kaca, keramik, dan semen), serta mesin (mencakup mesin elektrik dan nonelektrik, perlengkapan transportasi, dan instrumen). Analisis ini menunjukkan bagaimana ukuran dan jenis ekonomi skala memengaruhi cakupan dan pola aglomerasi di sebuah negara berkembang.

Ekonomi lokalisasi—keuntungan karena berlokasi dekat perusahaan lain di industri yang sama—lebih penting daripada ekonomi urbanisasi untuk manufaktur, sementara ekonomi aglomerasi statis lebih penting daripada eksternalitas dinamis (atau yang terkait dengan pembelajaran). Temuan khusus sektoral dari uji untuk eksternalitas statis adalah—

- Ekonomi lokalisasi kuat untuk industri tekstil dan kimia.
- Ekonomi urbanisasi kuat untuk mineral nonmetalik dan permesinan, walaupun dapat lemah pada periode-periode tertentu.

Aktivitas yang tunduk pada ekonomi urbanisasi dan dinamis merupakan kandidat yang buruk bagi kebijakan yang berusaha menyebarkan massa ekonomi dalam suatu negara (lihat Bab 8 untuk pembahasan lebih detail). Ekonomi aglomerasi untuk tekstil dan kimia (yang umumnya statis dan lokal) mengindikasikan bahwa kebijakan untuk mendekonsentrasi produksi dalam industri ini akan berhasil jika disertai perbaikan dalam infrastruktur dan tata kelola di area-area yang dipilih untuk relokasi. Ekonomi aglomerasi membuat industri mineral nonmetalik dan permesinan (yang pada dasarnya statis dan urban) kemungkinan besar akan menolak untuk direlokasi ke pusat-pusat urban yang lebih kecil.

Sumber: Kuncoro, akan terbit.

hampir 10,5 persen. Terlepas dari adanya ruang terbuka yang luas, hampir semua pengembangan di Amerika Serikat baru-baru ini dilakukan tak sampai 1 kilometer jauhnya dari pusat yang lama.²⁹ Bahkan dewasa ini, hanya sekitar 2 persen area di Amerika Serikat yang dibangun atau diaspal. Hanya ekonomi aglomerasi yang mampu menjelaskan pengelompokan (*clustering*) yang ekstrem dari perusahaan dan pekerja di kota ini.

Ketika perusahaan mengupayakan ekonomi skala, pertanian menyebar sementara manufaktur mengelompok

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi, aktivitas pertanian menyebar untuk mengeksploitasi ekonomi skala dalam produksi. Di Amerika Serikat, sekitar 1.500 kilogram produk pertanian

dihasilkan setiap tahun untuk memberi makan setiap orang Amerika, sementara Cina cukup dengan 600 kilogram per orang. Pada tahun 2005, rata-rata lahan pertanian di Amerika Serikat adalah 20,4 hektar per petani, di Australia 45 hektar, dan di Kanada 47 hektar. Rata-rata luas lahan pertanian di Brasil adalah 19 hektar.³⁰ Namun, ekonomi skala dalam pertanian secara umum lebih sulit diperoleh di negara-negara berpendapatan rendah. Luas lahan per petani hanyalah sepersekian dari luas lahan per petani di negara-negara maju: 0,16 hektar di Cina, 0,30 di Bangladesh dan Indonesia, serta 1,20 di Nigeria.³¹

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi, sektor manufaktur dan jasa menjadi semakin penting, perusahaan-perusahaan berkumpul semakin dekat untuk mendorong ekonomi aglomerasi. Di Prancis, Inggris, dan Amerika Serikat, 75–95 persen industri terlokalisasi (terkluster atau terkonsentrasi relatif dengan aktivitas ekonomi keseluruhan), sementara 15 persennya tersebar.³² Di Amerika Serikat, lebih dari sepertiga mesin pesawat terbang diproduksi di tiga kota: Hartford dengan sekitar 18 persen dari seluruh tenaga kerja di sektor ini, serta Cincinnati dan Phoenix dengan 18 persen lainnya secara bersama-sama.³³ Dari waktu ke waktu, konsentrasi spasial industri di negara-negara bagian AS semakin meningkat.³⁴ Dengan menggunakan ruang yang kontinu tanpa mempertimbangkan batas-batas administratif serta didasarkan pada konsentrasi pabrik, lebih dari separuh 122 industri berdigit empat di Inggris terlokalisasi, dan hanya 24 persen yang tersebar. Sisanya terdistribusi secara acak.³⁵

Pengelompokan (*clustering*) spasial lebih kentara pada industri yang membutuhkan keterampilan dan teknologi tingkat tinggi (mesin

kalkulator elektronik, instrumen pengontrol proses, semikonduktor, dan farmasi) daripada industri ringan. Hal ini sejalan dengan temuan-temuan yang didokumentasikan mengenai efek skala lebih tinggi pada industri berat. Industri yang membutuhkan keterampilan dan teknologi tingkat tinggi memiliki produksi yang lebih intensif dalam hal modal. Mereka juga lebih diuntungkan oleh berbagai mekanisme yang menghasilkan ekonomi eksternal (sebagaimana dibahas sebelumnya).

Di Korea Selatan, peringkat industri berdasarkan ekonomi lokalisasi mereka mengikuti peringkat industri menurut konsentrasi spasial lintas kotanya. Industri berat dan transportasi (logam, kimia, dan sarana transportasi) cenderung terkonsentrasi di beberapa kota yang sangat terspesialisasi agar diuntungkan oleh eksternalitas skala lokal, sementara industri tradisional atau ringan dengan eksternalitas skala yang rendah (makanan dan tekstil) lebih menyebar.³⁶ Industri teknologi tinggi (komputer, pesawat terbang, alat-alat kedokteran, dan komponen elektronik) cenderung lebih terkonsentrasi daripada industri barang-barang durabel dan yang terkait dengan mesin (karya logam, industri, pendingin, dan mesin serta perlengkapan).³⁷ Sementara, kota-kota di Korea Selatan telah menjadi lebih terspesialisasi.³⁸

Jasa menjadi lebih berkelompok daripada manufaktur

Ketika negara bertumbuh ke fase pembangunan yang lebih matang, ekonomi mereka menjadi lebih berbasis pada pengetahuan dan berorientasi pada jasa. Konsentrasi spasial aktivitasnya juga meningkat (lihat Bab 2).^{39,40} Jenis-jenis ekonomi aglomerasi yang penting berubah seiring perkembangan

negara. Secara khusus, manakala suatu ekonomi menjadi semakin berbasis pengetahuan, limpahan pengetahuan, yang membutuhkan proksimitas, menjadi lebih penting, bukti menyatakan bahwa industri pengetahuan terkonsentrasi secara spasial.⁴¹

Jasa bisa jadi lebih terkonsentrasi secara spasial daripada manufaktur—karena dua alasan. Pertama, jasa cenderung menggunakan lebih sedikit lahan per karyawan. Bank, perusahaan asuransi, rumah sakit, dan sekolah dapat beroperasi secara baik di gedung-gedung bertingkat tinggi yang menghemat lahan dan memungkinkan kepadatan tinggi. Kedua, karena ekonomi eksternal, jasa bisnis memiliki potensi yang lebih besar bagi aglomerasi, sebab perusahaan memberikan pelayanan satu sama lain: semua bank membutuhkan iklan, dan setiap perusahaan iklan memerlukan rekening bank. Potensi saling ketergantungan dan aglomerasi, dengan demikian, merupakan sifat bawaan dari jasa.⁴²

Jasa sangat jelas di antara industri-industri yang paling teraglomerasi di Amerika Serikat.⁴³ Sektor ini semakin terkonsentrasi di kota-kota besar AS, yang menyediakan pekerjaan bagi mereka yang bermukim hingga 20 kilometer jauhnya dari pusat kota.⁴⁴ Antara tahun 1972 dan 1992, pekerjaan di AS menjadi semakin terkonsentrasi secara spasial, digerakkan terutama oleh lokalisasi kegiatan jasa yang semakin meningkat di kota-kota besar,⁴⁵ karena daerah-daerah berukuran sedang dan medium kehilangan pekerjaan dibandingkan wilayah-wilayah perkotaan.⁴⁶ Sebagai contoh, di Suffolk County Massachusetts, di mana Boston termasuk di dalamnya, 35 persen dari tenaga kerja bekerja dalam jasa bisnis, hampir dua kali lipat dari

rata-rata nasional sebesar 18 persen.⁴⁷ Di Inggris, hampir 60 persen dari semua kantor perusahaan modal ventura berada di London.⁴⁸ Perusahaan-perusahaan modal ventura yang berbasis di London tersebut lebih menyukai menaruh investasi mereka di berbagai perusahaan kecil dan menengah yang ada di London agar bisa memperoleh informasi secara lebih baik: mereka dapat dengan mudah melakukan kunjungan dan pengawasan terhadap perusahaan-perusahaan ini. Oleh karena biaya komunikasi bisa ditekan, jasa menjadi lebih bisa diperdagangkan, memungkinkan pihak penyedia mengambil untung dari spesialisasi dan ekonomi aglomerasi yang lebih sempit. Sebagai misal, layanan keuangan dapat didisagregasi menjadi kategori-kategori yang lebih spesifik, seperti perbankan ritel, kredit dan pembiayaan konsumen, perbankan komersial dan korporat, perbankan investasi, dan sebagainya. Dan, dalam perbankan investasi, ada spesialisasi lanjutan pada merger dan akuisisi, pembiayaan korporat, pendapatan tetap, manajemen utang, dan seterusnya.

Kota-kota memfasilitasi ekonomi skala dari segala jenis

Sebuah pabrik di suatu lokasi yang terisolasi dapat menikmati keuntungan dari ekonomi skala internal, tetapi kecuali bila terletak di sebuah area yang padat, ia tidak dapat memperoleh keuntungan kompetitif yang dibawa oleh ekonomi lokalisasi dan urbanisasi. Kota-kota kecil dan besar memiliki “kolam” tenaga kerja terampil dan penyuplai input-input antara khusus yang besar dan, dengan demikian, mendorong interaksi antara pengusaha-pekerja dan pembeli-penjual. *Sharing* input merupakan saluran yang penting bagi munculnya ekonomi

aglomerasi.⁴⁹ Kepadatan aktivitas memungkinkan spesialisasi yang lebih baik dan keragaman input antara yang lebih besar. Secara rata-rata lintas industri, relokasi sebuah perusahaan dari suatu tempat yang kurang padat (di mana industri yang sama memiliki 499 karyawan atau kurang) ke tempat yang lebih padat (perusahaan di sekitarnya memiliki 10.000 sampai 24.999 karyawan) menghasilkan kenaikan sebesar 3 persen dalam intensitas input terbeli.⁵⁰ Komposisi kota muncul dari kesempatan untuk ekonomi aglomerasi dan interaksinya dengan aspek-aspek lain dari sikap mikroekonomi.

Kota-kota besar dengan lebih banyak perusahaan memungkinkan pekerja untuk menangani risiko yang secara khusus terkait dengan sektornya. Kota-kota khusus yang lebih kecil memaparkan para pekerja pada kejutan industri yang lebih besar namun menyediakan keuntungan penyesuaian. Dalam kedua kasus tersebut, konsentrasi aktivitas ekonomi mampu menekan biaya yang harus dikeluarkan oleh pekerja dan perusahaan ketika mencari pekerjaan atau tenaga kerja, yang mengakibatkan tingkat ke lowongan pekerjaan yang lebih rendah, risiko kehilangan pekerjaan yang lebih kecil, serta lama masa menganggur yang lebih singkat. Semisal, karena adanya lebih banyak pilihan kerja yang dianggap cocok, pasangan suami-istri dengan latar belakang pendidikan sarjana semakin banyak dijumpai di kota-kota besar, naik dari 32 persen pada tahun 1940 menjadi 50 persen pada tahun 1990.⁵¹ Kota memudahkan para produsen untuk mencari input serta bagi konsumen untuk menguji dan menemukan kemungkinan-kemungkinan baru. Contoh-contoh difusi informasi dan pembelajaran sosial yang mudah di kota meliputi mulai dari klub makan malam di restoran sampai

penyebaran rumor serta informasi dari mulut ke mulut.⁵²

Mekanisme pembelajaran juga menjelaskan aglomerasi di kota.⁵³ Sebagaimana diisyaratkan oleh Alfred Marshall, ketika limpahan pengetahuan itu ada, “Misteri perdagangan tidak lagi menjadi misteri, namun ia mengambang di udara.”⁵⁴ Limpahan pengetahuan sulit diukur, sebab hal itu jarang dapat dilacak melalui transaksi. Namun, dengan menggunakan pengutipan paten, dimungkinkan untuk mengidentifikasi jejak limpahan pengetahuan dalam wujud kertas dokumen. Pengutipan paten AS terkonsentrasi secara spasial, dengan 5 sampai 10 pengutipan berasal dari daerah statistik metropolitan standar yang sama dengan paten daerah asal.⁵⁵ Penelitian lain berfokus pada pekerja sebagai penggerak utama pengetahuan, mengimplikasikan bahwa ekonomi dengan mobilitas tenaga kerja antarindustri yang substansial akan menunjukkan penyebaran gagasan dan pertumbuhan yang lebih besar.⁵⁶

Ekonomi aglomerasi diamplifikasi oleh kepadatan dan diatenuasi oleh jarak

Kota secara jelas mencerminkan permintaan akan kepadatan. Masyarakat memilih untuk tinggal saling berdekatan, membayar sewa yang tinggi, dan bertoleransi pada kejahatan dan kemacetan. Kepadatan ini membantu mengurangi jarak dalam segala jenisnya. Kota, karenanya, merupakan pencipta pasar alamiah dan saluran bagi ekonomi skala internal dan eksternal. Perusahaan tertarik ke wilayah-wilayah padat tempat terkonsentrasinya masyarakat dan fasilitas infrastruktur oleh kemungkinan bahwa ia dapat melayani pasar lokal yang besar dari sebuah pabrik besar dengan biaya transportasi rendah.⁵⁷ Meningkatnya

teknologi produksi *return-to-scale* mendorong penciptaan pabrik-pabrik besar dengan banyak pekerja. Angkatan kerja yang besar pada gilirannya membentuk pasar lokal yang juga besar. Dengan mengurangi biaya transportasi, kota-kota dengan permintaan lokal yang besar menarik banyak perusahaan dari berbagai industri. Jadi, proses aglomerasi otomatis yang dimulai dengan meluasnya pasar lokal di kemudian hari akan meningkatkan produktivitas industri melalui efek ukuran-pasar dan hubungan *input-output*.

Pabrik-pabrik di lingkungan ekonomi yang padat cenderung lebih besar.⁵⁸ Ketika skala pasar lokal meningkat, perusahaan akan menyubkontrakkan fungsi-fungsi layanan mereka kepada para penyuplai lokal.⁵⁹ Penyubkontrakkan ini lebih jauh mendorong kompetisi dan keberagaman dalam pasar jasa bisnis lokal, yang membawa pada *outsourc*e selanjutnya. Perusahaan tertarik ke lokasi-lokasi dengan konsentrasi perusahaan lain dalam industri yang sama tinggi dan dengan tingkat permintaan yang besar.⁶⁰

Semakin banyak literatur tentang ekonomi aglomerasi yang menyatakan bahwa membesarnya ukuran kota sebanyak dua kali lipat akan meningkatkan produktivitas sebesar 3–8 persen.⁶¹ Di Korea Selatan, sebuah pabrik di suatu kota dengan 1.000 pekerja, tanpa mengubah paduan inputnya, dapat meningkatkan output sebesar 20–25 persen semata-mata dengan melakukan relokasi ke kota lain dengan 15.000 pekerja di industri yang sama.⁶² Konsentrasi spasial orang-orang mengurangi biaya memproduksi pengetahuan karena transmisi informasi, kompetisi, memata-matai, imitasi, pembelajaran, inovasi, dan komersialisasi

dari ide-ide baru lebih mudah.⁶³ Di AS, 96 persen inovasi terjadi di wilayah metropolitan.⁶⁴

Ekonomi aglomerasi dipengaruhi oleh cakupan geografis, sementara kepadatan aktivitas ekonomi dan jarak antaragen ekonomi memengaruhi hasil produktivitas dari ekonomi skala (lihat Tabel 4.3). Sebagai contoh, melipatduakan kepadatan aktivitas ekonomi di kawasan *Nomenclature of Territorial Units for Statistics* (NUTS1) Eropa dapat meningkatkan faktor total pertumbuhan produktivitas sebesar 0,42 persentase poin per tahun.⁶⁵ Bukti dari Brasil dan Amerika Serikat mengindikasikan bahwa jarak yang dua kali lebih jauh dari pusat

Tabel 4.3 Ekonomi skala menguat seiring kepadatan dan melemah seiring jarak

Temuan	Sumber Data
<i>Ekonomi skala menguat seiring kepadatan</i>	
Mengandalkan kepadatan ekonomi meningkatkan produktivitas sebesar 6 persen	Data tahun 1988 tentang output per pekerja di negara-negara bagian AS (Ciccone dan Hall 1996)
Mengandalkan kepadatan lapangan kerja meningkatkan produktivitas sebesar 4,5–5,0 persen	Data akhir tahun 1980-an tentang nilai tambah privat nonagrikultural per pekerja di kawasan NUTS Eropa (Ciccone 2002)
<i>dan melemah seiring jarak .</i>	
Meningkatkan jarak dari pusat kota sebesar 1 persen menyebabkan penurunan sebesar 0,13 persen dalam produktivitas	Data tahun 1980 untuk 356 perusahaan manufaktur baru di Brasil (Hansen 1990)
Mengandalkan jarak ke pusat pasar regional menurunkan profit sebesar 6 persen	Data perusahaan onderdil dan mesin pertanian di Brasil dan Amerika Serikat (Henderson 1994)
Mengandalkan jarak tempuh ke pusat kota mengurangi produktivitas sebesar 15 persen	Data untuk delapan industri di Brasil (Sveikaukas dkk. 1985)
Efek swaregional (tertinggal dan kontemporer) atas produktivitas pabrik, bukan efek dari kawasan lain	Data tingkat produktivitas perusahaan, tahun 1972–1992, di 742 county di AS (Henderson 2003b)
Peningkatan sebesar satu standar deviasi dalam persentase pekerjaan lokal di industri pada periode pertama akan meningkatkan pekerjaan di industri tersebut sebanyak 16–31 persen di periode selanjutnya	Data tentang lima industri manufaktur tradisional di 224 wilayah metropolitan AS antara tahun 1970 dan 1987 (Henderson, Kuncoro, dan Turner 1995)
Efek pekerjaan industri atas kelahiran perusahaan baru melemah dengan cepat dalam lingkaran konsentrik lima mil pertama	12 juta perusahaan AS dari basis data Dun & Bradstreet Marketplace (Rosenthal dan Strange 2003)
Peningkatan sebesar 10 persen dalam pekerjaan industri meningkatkan output pabrik sebesar 0,6–0,8 persen, untuk tingkat input yang sama	Data kota-industri Korea Selatan untuk tahun 1983, 1989, 199–1993 (Henderson, Lee, dan Lee 2001)

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

metropolitan yang padat menurunkan produktivitas sebesar 15 persen; memperjauh jarak dari 280 menjadi 550 kilometer mengurangi keuntungan sebanyak 6 persen. Konsep jarak, dalam konteks ini, dapat digeneralisasi dari jarak fisik menjadi jarak industrial. Semisal, limpahan antarindustri lebih dimungkinkan bila industri-industri tersebut berbagi ruang ilmiah yang sama dan, karenanya, lebih berdekatan dalam ruang industrialnya.⁶⁶ Lebih jauh lagi, sejauh mana jarak mengatenuasi ekonomi aglomerasi berbeda-beda untuk berbagai jenis aglomerasi. Contohnya, limpahan pengetahuan yang mengandalkan komunikasi empat mata akan melemah lebih cepat seiring jarak daripada efek pasar setempat.⁶⁷

Sebuah portofolio tempat

Adam Smith memperkenalkan ekonomi skala, mobilitas faktor, dan biaya transportasi sebagai tiga hal sentral untuk memahami hakikat dan penyebab kekayaan bangsa-bangsa. Tetapi sampai tahun 1980-an, sebagian besar ekonom lebih suka mendasarkan pertanyaan dan pencarian mereka atas konsep lain yang diperkenalkan dalam *The Wealth of Nations*, yaitu konsep “tangan tak terlihat” dari kompetisi yang sempurna.⁶⁸ Namun, kompetisi yang sempurna merupakan sebuah konstruk teoretis yang artifisial: ia memandang perusahaan kecil memiliki pengaruh yang sangat kecil atas harga pasar, juga di lokasi paling langsung dari perusahaan tersebut. Asumsinya tentang pengembalian skala yang konstan lebih jauh mengimplikasikan persoalan yang secara luas dikenal sebagai “kapitalisme halaman belakang”.⁶⁹ Ini berarti, dalam dunia pengembalian skala yang konstan, produksi skala kecil sama efisiennya dengan produksi skala besar, sehingga

setiap rumah tangga harus memproduksi sebanyak mungkin barang dan jasa di halaman belakangnya sendiri. Para profesor ekonomi, ketika dikejar oleh mahasiswa mereka untuk memberikan contoh nyata dari industri semacam ini, akan menyebut pertanian subsisten—pertanian kecil yang memproduksi gandum atau padi, yang produknya tidak dapat dibedakan dari produk petani-petani lain. Tidak mengherankan bila banyak orang yang tidak lagi bekerja di pertanian kecil di banyak negara yang miskin. Yang kemudian terjadi adalah pencirian mengenai ekonomi di mana semua perusahaan dan pekerja identik, sehingga satu perusahaan atau pekerja dapat dianggap sebagai representasi dari semuanya. Ekonomi skala tidak seperti itu—ekonomi skala membutuhkan pengakuan bahwa spesialisasi telah membedakan orang dan produk.

Kadang-kadang, seperti sebuah sungai bawah tanah, kontradiksi antara pengembalian internal yang meningkat dan kompetisi sempurna akan muncul ke permukaan, tetapi karena kesulitan teknis ketika muncul, ia akan segera terbenam kembali.⁷⁰ Lalu, selama tahun 1970-an, dua ekonom dari Princeton University mengusulkan sebuah solusi teknis untuk memodelkan pengembalian skala yang meningkat, membuka pintu bagi para peneliti ke dunia yang sama yang dihuni oleh banyak perusahaan dan pekerja sejak revolusi pada dunia industri.⁷¹

Hingga akhir tahun 1980-an, ekonomi skala menjadi fitur standar untuk menjelaskan perdagangan internasional. Pada awal tahun 1990-an, para teoretikus pertumbuhan mulai menyadari perlunya inkorporasi kompetisi tidak sempurna antarperusahaan ke dalam formulasi agregat dari suatu ekonomi.

Di pertengahan tahun 1990-an, para teoretikus menunjukkan bagaimana berbagai gagasan ini dapat digunakan untuk menjelaskan distribusi spasial aktivitas ekonomi, termasuk munculnya kota-kota kecil dan besar. Dengan geografi ekonomi yang baru tersebut, para peneliti sampai pada kesadaran bahwa dikotomi antara ekonomi internal dan eksternal sering kali keliru. Mengapa? Oleh karena, dalam memodelkan landasan mikro dari ekonomi aglomerasi, sumber ekonomi eksternal sering kali sudah ditemukan dalam interaksi ekonomi skala internal dengan faktor-faktor lain, seperti biaya transportasi.

Memahami ekonomi skala: kemajuan-kemajuan teoretis mutakhir

Literatur tentang landasan-landasan mikroekonomi ekonomi aglomerasi bermunculan dalam 20 tahun terakhir dengan cara menggabungkan model-model dalam paradigma yang dipaparkan di Tabel 4.4 dengan pemahaman mengenai ekonomi urban yang menekankan tegangan antara keuntungan dari konsentrasi aktivitas ekonomi dan biaya yang ditimbulkan oleh konsentrasi spasial.⁷² Secara umum, para peneliti telah secara progresif mengakui bahwa pertumbuhan ekonomi mempunyai dampak yang berbeda atas perusahaan dan pekerja, tergantung dari sektor dan lokasi mereka. Alasan yang mendasarinya adalah kecintaan pada keragaman dalam konsumsi dan ekonomi skala dalam produksi; alasan yang mendekati adalah diferensiasi produk, kekuasaan monopolistik, spesialisasi, dan eksternalitas lokasi.

Pengakuan formal terhadap ekonomi skala, eksternalitas, dan kompetisi tidak sempurna membuat teori ekonomi semakin mendekati

Tabel 4.4 Kemajuan teoretis selama tiga puluh tahun menyadari pentingnya ekonomi skala

Subjek	Wawasan utama	Publikasi kunci
Organisasi industri, tahun 1970-an	Pengembalian skala yang meningkat dan kompetisi tidak sempurna dapat diinkorporasi ke dalam model ekonomi formal	Spence (1976); Dixit dan Stiglitz (1977)
Ekonomi urban, tahun 1970-an	Ekonomi eksternal dalam kota dan sistem kota; tingkat-tingkat aglomerasi yang berbeda terkait dengan fungsi kota	Mills (1972); Diamond dan Mirrless (1973); dan Henderson (1974)
Perdagangan internasional, tahun 1980-an	Pengembalian yang meningkat dan kompetisi tidak sempurna menjelaskan perdagangan intraindustri antarnegara dengan potensi serupa; potensi awal, melalui perdagangan dan spesialisasi, mungkin dapat memengaruhi pertumbuhan jangka panjang; perdagangan menghasilkan daya untuk konvergensi sekaligus divergensi	Krugman (1980, 1981); Ethier (1982); Helpman dan Krugman (1985); Grossman dan Helpman (1995)
Geografi ekonomi, tahun 1990-an	Aktivitas pengembalian skala yang meningkat dicirikan oleh aglomerasi dan kompetisi tidak sempurna, sementara aktivitas pengembalian skala yang konstan tetap tersebar dan kompetitif, membantu menjelaskan distribusi spasial aktivitas ekonomi dan pertumbuhan kota-kota	Krugman (1991); Fujita, Krugman, dan Venables (1999); Henderson (1999)
Pertumbuhan endogenus, tahun 1980-an	Kompetisi tidak sempurna dan eksternalitas yang terkait dengan pengetahuan atau terkait dengan modal manusia mengimplikasikan pengembalian agregat yang meningkat dan menjelaskan mengapa tingkat pertumbuhan tidak turun seiring waktu serta mengapa tingkat kekayaan antarnegara tidak berkonvergensi	Romer (1986); Lucas Jr. (1988)
Pertumbuhan endogenus, tahun 1990-an	Kompetisi tidak sempurna menjelaskan mengapa insentif untuk anggaran litbang tidak menurun, dan limpahan pengetahuan menjelaskan mengapa biaya litbang berkurang dari waktu ke waktu, menghasilkan produk yang lebih banyak dan lebih baik yang mendorong pertumbuhan	Romer (1990); Grossman dan Helpman (1991); Aghion dan Howitt (1992)
Pertumbuhan endogenus, tahun 2000-an	Kompetisi tidak sempurna dan masuk serta keluarnya perusahaan Schumpeteria, di mana perusahaan yang baru masuk membawa teknologi baru, menjelaskan bagaimana pertumbuhan suatu negara dan kebijakan optimal yang berbeda-beda sesuai jaraknya dengan fron pengetahuan; akumulasi pengetahuan di kota untuk mendorong pertumbuhan	Aghion dan Howitt (2005); Rossi-Hansberg dan Wright (2007); Duranton (2007)

Sumber: Diadaptasi dari Gill dan Kharas 2007.

realitas dunia di mana para pembuat kebijakan hidup. Implikasi kebijakan dari hal ini muncul dalam cara produksi ekonomi berkaitan dengan perdagangan, gagasan, dan kota.

- *Perdagangan intraindustri.* Wawasan terpenting yang muncul dari pengakuan formal atas pengembalian skala yang meningkat dan diferensiasi produk adalah bahwa perdagangan dimungkinkan terjadi antarekonomi

Tabel 4.5 Ekonomi aglomerasi beragam menurut ukuran dan profil kota, dan menurut siklus hidup industri

Temuan utama	Data
Ekonomi lokalisasi lebih penting bagi industri berat; ekonomi urbanisasi lebih penting bagi industri ringan	Data untuk industri manufaktur dua digit di Jepang (Nakamura 1985)
Ekonomi lokalisasi menjadi tidak begitu penting, membuka jalan bagi ekonomi urbanisasi, seiring membesar dan meluasnya kota	Data lintas seksi untuk Amerika Serikat dan Brasil (Henderson 1986)
Ekonomi skala dari pengumpulan tenaga kerja lebih kuat di pasar-pasar yang baru dan berkembang, sementara yang dari limpahan pengetahuan dan <i>sharing</i> aset khusus lebih penting dalam pasar yang mapan	Data tenaga kerja perusahaan tahunan untuk empat kawasan metropolitan dan tiga industri dua digit AS (Hammond dan Von Hagen 1994)
Untuk industri barang-barang modal yang matang, ada bukti ekonomi lokalisasi tetapi tidak ekonomi urbanisasi; untuk industri teknologi tinggi yang baru, ada petunjuk dari ekonomi lokalisasi dan urbanisasi	Data panel dari 742 <i>county</i> urban selama kurun waktu 1970–1987 (Henderson, Kuncoro, dan Turner 1995)
Untuk semua industri, baik efek lokalisasi maupun urbanisasi penting. Untuk industri tradisional, efeknya akan menghilang setelah empat atau lima tahun, tetapi untuk industri teknologi tinggi, efek tersebut bisa bertahan lebih lama. Efek terbesar biasanya berasal dari kondisi tiga atau empat tahun lalu, di <i>county</i> dan wilayah metropolitan	Data untuk lima industri manufaktur tradisional dan tiga industri manufaktur teknologi tinggi di 224 wilayah metropolitan antara tahun 1970 dan 1987 (Henderson 1997)
Lingkungan industri historis kota penting. Di kota-kota yang telah matang, ekonomi urbanisasi mendorong pertumbuhan industri	Data pertumbuhan untuk industri-industri terbesar (1956–1987) di 170 kota AS (Glaeser dkk. 1992)
Untuk industri teknologi tinggi, peningkatan sebesar satu standar deviasi dalam keragaman basis manufaktur lokal meningkatkan produktivitas sebesar 60 persen, namun keragaman tidak berefek pada industri standar (seperti tekstil, makanan)	Data kota-industri untuk Korea Selatan, 1983, 1989, 1991–1993 (Henderson, Lee, dan Lee 2001)

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

yang memiliki potensi faktor serupa: baik perdagangan antarindustri maupun intraindustri mungkin terjadi secara menguntungkan. Implikasi utamanya adalah bahwa negara-negara, dalam teorinya, dapat mendorong aktivitas-aktivitas tertentu dan memastikan keunggulan komparatif.

- *Ekonomi yang digerakkan oleh gagasan.* Wawasannya adalah bahwa hakikat gagasan yang tidak saling bersaing (nonpesaing) menjadikannya berbeda dari faktor-faktor produksi lain, seperti modal, tanah, dan tenaga kerja, dan bahwa pasar belum melakukan investasi yang memadai bagi terciptanya gagasan-gagasan baru. Implikasi utamanya adalah bahwa pemerintah, secara teoretis, seharusnya menyubsidi aktivitas litbang tertentu, khususnya

yang mendorong keberlanjutan keunggulan komparatif yang sudah dimiliki suatu negara di area-area tertentu.

- *Pertumbuhan berbasis kota.* Wawasan utamanya adalah bahwa aktivitas yang menunjukkan pengembalian yang meningkat yang dihasilkan oleh berbagai faktor eksternal dari sebuah perusahaan cenderung terkonsentrasi di kota, sementara yang menunjukkan pengembalian yang konstan tetap lebih tersebar. Implikasi terpentingnya adalah bahwa berbagai kebijakan yang mampu membuat kota tetap ramah pada bisnis dan layak ditinggali menjadi lebih penting seiring perkembangan ekonomi.

Sistem urban menunjukkan beberapa pola distilisasi. Kota-kota besar cenderung lebih terdiversifikasi dan berorientasi jasa: mereka berinovasi, menemukan, membiakkan perusahaan-perusahaan baru, dan melempar keluar industri yang matang.⁷³ Kota-kota yang lebih kecil cenderung lebih terspesialisasi dalam hal industri: mereka memproduksi atau memanufaktur serta menerima industri yang melakukan relokasi dari kota-kota yang telah terdiversifikasi.⁷⁴ Distribusi kota-ukuran relatif dan konsentrasi industri di kota-kota tertentu cenderung stabil dari waktu ke waktu. Suatu sistem urban cenderung terbangun dari beberapa kota besar yang terdiversifikasi dan banyak kota yang lebih kecil dan terspesialisasi.⁷⁵

Jadi, pengamatan distilisasi di sebagian besar negara adalah pada hierarki perkotaan yang terdiri atas beberapa kota besar dan banyak kota kecil dengan fungsi ekonomi yang beragam.⁷⁶ Di tingkat global, “kota-kota dunia” di puncak hierarki tersebut, seperti

New York, London, Paris, dan Tokyo, dicirikan oleh struktur industri yang beragam, didominasi oleh sektor jasa, dan angkatan kerja dengan keragaman keterampilan yang luas.⁷⁷

Kota-kota yang lebih kecil melakukan spesialisasi, menerima industri yang mulai matang dan siap berelokasi

Bahkan setelah memperhitungkan keunggulan komparatif alamiah, eksternalitas masih penting untuk menjelaskan pola spesialisasi dan diversifikasi antarkota (lihat Tabel 4.5). Produksi barang-barang nontradisional lebih terkonsentrasi di kota-kota AS yang diversif, sedangkan barang-barang tradisional standar terkonsentrasi di kota-kota kecil yang khusus. Pola serupa teramati di Jepang dan Korea Selatan. Kota-kota kecil melakukan spesialisasi, sementara aktivitas teknologi rendah dan proses produksi teknologi tinggi standar dipindahkan ke luar negeri. Mirip dengan temuan di Amerika Serikat, kota-kota besar di Korea Selatan lebih berorientasi jasa dan kota-kota yang lebih kecil lebih berorientasi manufaktur.⁷⁸

Kota-kota berukuran sedang cenderung untuk berspesialisasi dalam industri dewasa dan bukan industri baru, dan kota-kota yang lebih besar berspesialisasi dalam pelayanan dan bukan manufaktur.⁷⁹ Infrastruktur yang meningkat dan biaya transportasi yang turun telah meningkatkan produksi manufaktur standar untuk berpindah ke pusat-pusat dengan sewa yang lebih tinggi ke kota-kota yang lebih kecil. Produksi di kota besar berfokus pada pelayanan, manufaktur nonstandar, dan penelitian dan pengembangan.⁸⁰ Relokasi manufaktur ke bagian pinggir perkotaan telah didokumentasikan di Kolumbia, Indonesia, Korea, dan Thailand.⁸¹

Adalah biasa untuk menemukan bahwa pelayanan tidak terkonsentrasi dari pusat kota ke bagian pinggir kota yang mengelilinginya.⁸²

Kota besar berdiversifikasi, mengerami gagasan dan perusahaan baru, dan lalu melahirkan industri yang mapan

Perusahaan-perusahaan baru sering kali berawal di kota besar yang beragam (diversif), untuk kemudian pindah ke kota yang melakukan spesialisasi setelah menjadi matang. Dari semua perusahaan baru di Prancis, misalnya, 84 persen didirikan pertama kali di kota-kota keragaman di atas nilai tengah.⁸³ Sekitar 72 persen relokasi perusahaan adalah dari daerah dengan keberagaman di atas nilai tengah ke suatu area dengan spesialisasi di atas garis tengah. Di Amerika Serikat, hampir semua inovasi produk dilakukan di wilayah metropolitan. Spesialisasi swa-industri di kota tidak baik baik output inovatif, namun keberagaman industri dan ukuran kota baik bagi output inovatif.⁸⁴ Di Jepang, pabrik uji coba berbasis di kota-kota besar, tetapi pabrik produksi massal beroperasi di kota-kota kecil atau wilayah pedesaan. Perusahaan-perusahaan baru membutuhkan periode eksperimen untuk menentukan proses produksi mereka yang ideal.⁸⁵ Pada fase pembelajaran awal, kota yang diversif bertindak selaku “tempat pembenihan” bagi berbagai perusahaan untuk mengujicobakan serangkaian proses yang telah disiapkannya. Begitu mampu menemukan proses idealnya, sebuah perusahaan dapat memulai produksi massalnya di kota-kota yang terspesialisasi, di mana semua perusahaan berbagi proses atau spesialisasi yang sama (lihat Kotak 4.4).

Fungsi ekonomi yang lain dari kota dapat dilihat dalam pengelompokan kantor pusat dari berbagai sektor yang

KOTAK 4.4. *Ketika yang menabur tidak menuai: semakin besarnya interdependensi antarkota*

Para pakar perkotaan dan ekonom telah lama memperdebatkan apakah kota yang lebih terspesialisasi atau yang lebih diversif merupakan kota yang lebih kondusif bagi pertumbuhan. Kota-kota yang sangat terspesialisasi menciptakan ekonomi aglomerasi yang lebih besar, sehingga produktivitas suatu perusahaan meningkat setara perusahaan-perusahaan lain. Sementara itu, paduan aktivitas yang lebih beragam membuat kota lebih mungkin untuk tumbuh, khususnya di sektor-sektor baru. Kesimpulan pokoknya: baik keragaman maupun spesialisasi penting, tetapi di titik yang berbeda dalam siklus hidup sebuah perusahaan. Suatu sistem perkotaan yang “seimbang” bukan berarti semua kota terspesialisasi atau beragam secara serupa, tetapi lebih pada bagaimana keragaman dan spesialisasi tersebut ada secara bersama-sama.

Untuk perusahaan baru atau muda, keragaman kota lebih penting. Seorang pengusaha baru mungkin tidak mengetahui seluruh detail dari produk yang akan dibuat, komponen apa yang akan dipakai, di mana harus mencarinya, pekerja seperti apa yang mesti direkrut, dan bagaimana mendanai usahanya. Perusahaan-perusahaan yang menggunakan teknologi yang sama di sektor yang berbeda lebih dimungkinkan untuk berbagi informasi mengenai praktik dan teknologi baru daripada perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor yang sama. Bagi perusahaan dalam industri yang lebih standar atau mapan, spesialisasi urban lebih penting. Perusahaan-perusahaan ini biasanya mendapat keuntungan lebih kecil dari fleksibilitas yang dihasilkan keragaman kota, dan dengan berlokasi di lingkungan yang lebih terspesialisasi, mereka dapat menarik lebih banyak keuntungan dari ekonomi aglomerasi perkotaan. Sebagai misal, perusahaan otomobil di Detroit mampu menekan biaya mereka dengan cara berbagi penyuplai onderdil, dan para pamanufaktur

garmen di kota-kota seperti San Pedro Sula di Honduras diuntungkan oleh pasar tenaga kerja yang besar yang membantu para pekerja untuk berpindah dari satu pabrik ke pabrik lain seiring upaya perusahaan untuk melayani fesyen yang terus berubah.

Kelompok perusahaan yang serupa sering kali didorong sebagai lingkungan terbaik bagi inovasi. Tetapi, berbagai kajian justru menemukan bahwa metropolis yang beragam lebih mampu dalam membiakkan produk dan proses yang baru. Sebagai misal, adopsi mesin pemotong logam yang dikendalikan komputer lebih cepat dalam situasi-situasi di mana banyak perusahaan (mulai dari pamanufaktur tungku sampai produsen pesawat terbang) memiliki kebutuhan teknis yang sama tetapi bukan merupakan pesaing langsung. Perusahaan yang sangat mengandalkan inovasi (seperti produsen barang elektronik) lebih menyukai keberagaman pada fase-fase inovatif awal, dan kemudian melakukan relokasi ke kota-kota yang memiliki spesialisasi yang sesuai untuk produksi massal. Untuk industri manufaktur dan jasa, tidak seperti pertanian, “menabur” dan “menuai” bisa terjadi di lokasi yang berbeda.

Sebagaimana pengembangan produk dan produksi massal semakin banyak yang dilakukan di dua lokasi berbeda, demikian pula manajemen dan produksi. Setengah abad yang lalu, kesulitan yang terkait dengan upaya mengelola bisnis dari jauh membuat banyak perusahaan mendirikan kantor pusat dan manajemen mereka berdekatan dengan pabrik mereka. Turunnya biaya transportasi dan komunikasi telah jauh mempermudah upaya untuk mengelola produksi dari tempat jauh (lihat Bab 6).

Akibatnya, banyak perusahaan memisahkan fungsi manajemen dan produksi mereka secara spasial, mencari kondisi yang terbaik untuk masing-masing. Untuk kantor pusat, ini berarti lokasi bersama kantor-kantor pusat perusahaan lain di mana

mereka, misalnya, dapat berbagi jasa hukum atau agen periklanan yang sama; untuk fasilitas produksi, ini berarti tempat-tempat dengan pabrik lain. Kantor pusat biasanya berada di kota besar, sebab perusahaan jasa profesional cenderung menunjukkan ekonomi aglomerasi yang lebih besar, membutuhkan lebih sedikit lahan, dan mempekerjakan karyawan berpendidikan tinggi yang bersedia membayar untuk fasilitas yang ditawarkan kota. Jika pasar tanah berfungsi baik, harga tanah yang terus meningkat mendorong fasilitas produksi untuk melakukan relokasi ke kota-kota besar dan kecil lain yang lebih terspesialisasi.

Kota-kota di Amerika Serikat menyediakan ilustrasi yang baik mengenai hal ini. Pada tahun 1950, rasio manajer dan pekerja produksi kurang-lebih sama di kota-kota dengan ukuran yang berbeda. Namun demikian, pada tahun 1990, kota dengan populasi antara 75.000 dan 250.000 jiwa memiliki rasio manajer per karyawan produksi 20 persen lebih sedikit daripada rata-rata nasional, kota dengan populasi 1,5 sampai 5 juta jiwa memiliki rasio manajer per karyawan 20 persen lebih tinggi daripada rata-rata nasional, dan kota dengan populasi lebih dari 5 juta jiwa memiliki rasio 50 persen lebih tinggi daripada rata-rata nasional. Tren serupa dapat diamati di negara-negara lain seperti Prancis dan Jerman.

Para pembuat kebijakan mesti menyadari berbagai perkembangan ini. Oleh karena interdependensi yang semakin kuat ini memanifestasi dalam relokasi pabrik dari kota-kota besar, pemerintah bisa tergoda untuk mengambil sumber daya dari mereka. Hal ini sama saja dengan membunuh angsa yang memberi telur emas, sebab relokasi ke kota-kota lebih kecil yang terspesialisasi semacam itu hanyalah bagian lanjutan dari siklus hidup perusahaan yang dibantu kelahirannya oleh kota-kota besar yang beragam.

Kontribusi dari Diego Puga.

berbeda dan konsentrasi jasa bisnis di beberapa kota besar sementara pabrik produksi dari tiap-tiap sektor tersebut mengumpul di kota-kota kecil yang

terspesialisasi. Pada tahun 1950, hanya ada sedikit perbedaan antarkota di AS dalam hal proporsi manajer dan pekerja produksi. Walaupun lebih banyak manajer mendiami kota-kota terbesar, tidak ada pemeringkatan yang jelas berdasarkan ukuran kota. Namun demikian, pada tahun 1980, perbedaan antarkota tersebut meningkat secara substansial, dan suatu pemeringkatan yang jelas berdasarkan ukuran kota mulai muncul. Kota-kota besar telah menjadi terspesialisasi dalam aktivitas manajemen dan intensif informasi, yang diuntungkan oleh kontak tatap muka, sementara kota-kota kecil menjadi terspesialisasi pada produksi. Pola ini menjadi lebih jelas lagi pada 1990-an selanjutnya.⁸⁶

Banyak sejarawan bisnis dan ekonomi menyatakan bahwa biaya ekstra untuk mengoordinasi dan mengawasi perusahaan dengan lebih dari satu lokasi relatif terhadap perusahaan yang terintegrasi telah turun secara signifikan menyusul perkembangan dalam teknologi transportasi dan komunikasi, dan juga dalam praktik-praktik manajemen.⁸⁷

Kemajuan teknologi transportasi dan telekomunikasi membuat biaya untuk memisahkan fasilitas produksi dari kantor pusat dan fasilitas manajemen menjadi lebih murah. Perusahaan dapat membangun fasilitas produksinya di lingkungan yang memiliki spesialisasi sektor yang sama, dan kantor pusat mereka berada di suatu metropolis dengan konsentrasi jasa bisnis. Lebih jauh, biaya komunikasi yang menurun yang membuat transportasi output industri jasa (melalui cara pengiriman elektronik) lebih murah *tidak* mengimplikasikan “kematian jarak” dan mengaburnya kota ke dalam ketiadaan, berkebalikan

dengan banyak prediksi.⁸⁸ Dalam konteks ini, jarak tidak begitu penting lagi untuk mentransmisikan informasi, tetapi menjadi lebih penting untuk transmisi pengetahuan. Telekomunikasi dapat menjadi pelengkap, tetapi tentu saja tidak cukup dapat menggantikan, interaksi tatap muka, yang melibatkan beberapa bentuk komunikasi secara bersamaan, terutama bahasa tubuh dan percakapan verbal (lihat Kotak 4.5).⁸⁹ Distribusi geografis domain Internet komersial menunjukkan bahwa Internet merupakan pelengkap bagi interaksi tatap muka (terutama dalam kota) sekaligus pengganti bagi komunikasi jarak jauh, seperti telepon atau surat pos.⁹⁰

Aktivitas yang menjadi spesialisasi kota adalah stabil, demikian pula distribusi ukuran kota

Eksternalitas mengimplikasikan bahwa “sejarah itu penting” dalam menjelaskan pola lokasi yang ada saat ini. Itu artinya, pola-pola lokasi dari suatu industri saat ini sangat dipengaruhi oleh lingkungan industri historis kota dan, karenanya, oleh ekonomi lokalisasi. Yang dimaksud dengan lingkungan historis mencakup stok pengetahuan lokal yang relevan untuk suatu industri atau angkatan kerja dengan keterampilan khusus. Dua perusahaan identik di kota yang sama akan mendapat keuntungan yang berbeda dari aglomerasi lokal tergantung dari lamanya mereka berada di kota tersebut. Serupa dengannya, dua kota yang identik akan menawarkan jenis ekonomi eksternal yang tidak sama bergantung pada sejarah mereka.⁹¹

Fungsi ekonomi kota yang beragam sejalan dengan stabilitas yang teramati dalam distribusi relatif ukuran-kota dan konsentrasi industri di kota-kota

KOTAK 4.5. *Kota terus berkembang manakala biaya komunikasi turun*

Seiring membaiknya telekomunikasi, kota menjadi semakin penting sebagai panggung untuk interaksi dan transfer pengetahuan. Kajian-kajian mutakhir di Amerika Serikat dan Jepang mendokumentasikan peran komplementer atau saling melengkapi antara telekomunikasi dan interaksi tatap muka: orang yang dekat satu sama lain secara fisik saling menelepon secara lebih sering.

Satu interpretasinya adalah bahwa interaksi tatap muka menghasilkan permintaan yang lebih besar akan interaksi telepon. Sejak pertengahan tahun 1980-an, ketika mesin faksimili dan *e-mail* menjadi semakin dikenal, perjalanan bisnis telah meningkat lebih dari 50 persen. Bukti lain dari meningkatnya interaksi tatap muka seiring penurunan biaya telekomunikasi adalah pertumbuhan yang fenomenal dalam jumlah artikel ekonomi yang ditulis secara bersama—dari 12 persen pada tahun 1960-an menjadi 56 persen pada

tahun 1990-an. Penulisan secara bersama-sama, baik yang lokal, regional, maupun internasional, meningkat. Telekomunikasi yang lebih baik meningkatkan interaksi jarak jauh, tetapi tidak lalu meniadakan interaksi lokal.

Ketika gagasan menjadi lebih kompleks dan sulit untuk dikomunikasikan, nilai interaksi tatap muka yang intensif meningkat dan kota menjadi lebih penting daripada sebelumnya. Dan, jika kota adalah pusat teknologi telekomunikasi, perbaikan dalam teknologi telekomunikasi akan mendongkrak peran ekonomi kota. Bangkitnya industri multimedia New York kiranya menandakan keunggulan komparatif kota-kota besar dalam memfasilitasi arus informasi di industri. Di dunia ketiga, kebangkitan Bangalore adalah contohnya.

Sumber: Gaspar dan Glaeser 1996, Huber 1995, Sassen 1991, dan Gottman 1977.

tertentu dari waktu ke waktu. Dalam lingkup negara, ukuran relatif kota cenderung tak berubah. Di antara para pakar perkotaan, fenomena ini sering kali direpresentasikan sebagai relasi yang muncul lagi dan lagi antara ukuran relatif kota dan kota terbesar di negara tersebut, dikenal sebagai hukum Zipf: ukuran populasi suatu kota relatif terhadap kota utama secara berkebalikan proporsional dengan peringkatnya dalam hierarki nasional kota.⁹² Konsentrasi industri di kota-kota tertentu juga kurang-lebih tetap.⁹³

Di antara industri-industri yang matang, kestabilan pola pekerjaan antarkota tinggi dari masa ke masa, dan kovergensi dalam pekerjaan industri individual antarkota rendah. Hal ini terjadi tak peduli tingkat perputaran perusahaan dan karyawan yang tinggi untuk industri manufaktur individual,

dan terlepas dari bukti yang kuat mengenai perusahaan-perusahaan yang melakukan relokasi ketika upah lokal dan kondisi permintaan berubah.⁹⁴ Secara historis, beberapa kota mengalami perubahan sektoral besar-besaran, tetapi yang ini cenderung menjadi perkecualian.⁹⁵

Relatif tetapnya konsentrasi pekerjaan suatu industri di kota tertentu, yang mengimplikasikan struktur industri yang “terkunci”, dapat dijelaskan oleh ekonomi lokalisasi. Kota-kota ini lebih menguntungkan dan, dari waktu ke waktu, mampu membuat perusahaan dan karyawan bertahan dalam industri tersebut. Aktivitas swa-industri dalam skala yang lebih besar, secara historis, berarti bahwa perusahaan di lokalitas saat ini akan beroperasi secara lebih produktif dengan pengetahuan akumulatif yang lebih besar mengenai teknologi, sumber-sumber suplai input dengan kualitas yang beragam, dan budaya setempat beserta pengaruhnya terhadap iklim hukum, bisnis, dan institusional. Keuntungan-keuntungan lokalisasi ini relevan bagi industri manufaktur yang lebih tradisional.⁹⁶ Hal tersebut menjelaskan bertahan lamanya banyak kelompok industri di lokasi-lokasi tertentu—seperti kelompok industri berkelas dunia di Solingen, Jerman sejak tahun 1348.⁹⁷

Terdapat juga bukti mengenai konsentrasi jasa-jasa tertentu yang bertahan seiring waktu di beberapa kota. Industri reksadana Amerika diawali di Boston pada tahun 1924, ketika Massachusetts Investment Trust didirikan. Dewasa ini, Boston masih menjadi tempat operasi bagi sepertiga perusahaan reksadana dan layanan manajemen aset AS. Industri asuransi Hartford bahkan mulai lebih awal, pada akhir abad ke-18. Para pedagang setempat saling menjamin ekspedisi

perdagangan luar negeri mereka dengan cara berbagi keuntungan dan kerugian mereka. Perjanjian-perjanjian informal ini akhirnya tumbuh menjadi perusahaan asuransi besar, dimulai dengan Hartford Fire Insurance Company pada tahun 1810. Perusahaan-perusahaan asuransi Hartford besar lainnya, yang mencakup Aetna, Connecticut General, dan Travelers, didirikan pada awal dan pertengahan tahun 1800-an. Sampai hari ini, Hartford masih dikenal sebagai “kota asuransi” dengan beragam produk terkonsentrasi dan ditawarkan di sana (asuransi jiwa, asuransi kesehatan, asuransi kebakaran/perjalanan laut/kecelakaan, dan dana pensiun).⁹⁸

Lebih dari setengah pemerintah negara-negara berkembang yang disurvei pada tahun 2005 oleh Divisi Kependudukan PBB mengungkapkan keinginan mereka untuk membuat perubahan besar pada distribusi spasial populasi mereka dan memperlambat laju migrasi ke wilayah perkotaan. Hampir tiga perempat dari pejabat negara berkembang menyatakan keinginan kuat mereka untuk mengimplementasikan berbagai kebijakan untuk mengurangi migrasi ke daerah perkotaan atau mengambil langkah-langkah guna membalik tren migrasi dari desa ke kota.⁹⁹ Banyak kalangan di negara maju juga mengkhawatirkan urbanisasi di negara-negara berkembang. “Pertumbuhan kota-kota di seluruh penjuru dunia yang eksplosif—terutama munculnya metropolis raksasa di Dunia Ketiga—telah membuat khawatir para ilmuwan dan pejabat AS. Salah satu keprihatinan terbesar mereka: kota-kota raksasa tersebut hanya akan menjadi inkubator penyakit, masalah ekonomi, dan krisis ekonomi yang tiada akhir.”¹⁰⁰ Kekhawatiran ini tercermin dalam tujuan Forum Urban Dunia 2006, yang

diadakan untuk membahas “kota-kota mega dengan mega persoalan mereka.”¹⁰¹ Pandangan yang mengemuka adalah bahwa “kota-kota di dunia maju, secara historis, telah menjadi mesin penggerak pertumbuhan ekonomi. Tapi, banyak kota di Dunia Ketiga begitu disfungsi sehingga mereka menjadi penghambat kemajuan ekonomi.”¹⁰²

Beberapa solusi yang diajukan: perlambat laju migrasi yang besar-besaran ke kota, cegah kemacetan di kota-kota besar di dunia ketiga dengan cara membangun kota baru, dan jadikan kota besar pusat dari aktivitas teknologi tinggi yang lebih bersih. Semua solusi ini mewakili kesalahan pembacaan yang sangat merugikan kekuatan pasar yang menggerakkan transformasi spasial untuk pembangunan ekonomi.

Ketakutan akan urbanisasi yang tidak pada tempatnya

Aktivitas ekonomi di wilayah perkotaan menyusun hingga 80 persen dari PDB di berbagai negara yang lebih urban dan industrial. Persentase aktivitas ekonomi urban di negara-negara yang lebih tertinggal adalah sekitar 50 persen. Sepuluh wilayah metropolitan terbesar di Meksiko, yang mewakili sekitar sepertiga dari seluruh populasi negara itu, menghasilkan 62 persen dari nilai tambah nasional.¹⁰³ Di Vietnam, di mana persentase penduduk perkotaannya 30 persen, persentase kota dalam output nasional adalah 70 persen. Di Cina, 120 kota menghasilkan tiga perempat dari PDB nasionalnya.¹⁰⁴ Jelas bahwa kota memiliki sumbangan yang dominan bagi produksi ekonomi, bahkan di negara-negara miskin dan berpendapatan menengah.

Juga terdapat cukup banyak bukti bahwa area perkotaan di negara-negara berkembang, termasuk di negara-negara

Afrika termiskin, memberikan ekonomi eksternal. Konsumsi rumah tangga di daerah perkotaan dan pedesaan di banyak negara berkembang menunjukkan bahwa orang dengan karakteristik teramat yang serupa menikmati tingkat konsumsi yang lebih tinggi yang semata-mata didorong oleh lokasi mereka di perkotaan. Hasilnya berkisar dari 2 persen di Hungaria, Republik Krygyzstan, dan Polandia, sampai 30 persen di Kosta Rika, Etiopia, India, Rumania, dan Tanzania, serta lebih dari 80 persen di Angola, Bolivia, dan Rwanda (lihat Figur 4.1).

Besarnya hasil ini membuat upaya para pembuat kebijakan untuk membatasi arus orang ke wilayah perkotaan kelihatan sia-sia. Meskipun akhirnya larangan mampu memutus arus migrasi, biaya ekonominya sangat tinggi. Kebijakan Cina untuk melarang migrasi desa-kota hingga akhir tahun 1990-an telah menghambat urbanisasi, sehingga antara setengah sampai dua pertiga kota-kota di Cina tetap terlalu kecil. Untuk tipikal kota di Cina, ukuran yang terlalu kecil diperkirakan bisa menyebabkan hilangnya output bersih per pekerja sekitar 17 persen; untuk paling tidak seperempat dari seluruh kota di negeri tersebut, kerugiannya bisa berkisar antara 25 dan 70 persen.¹⁰⁵

Preokupasi kota dengan ukuran, bukan fungsi yang tidak pada tempatnya

Prospek suatu kota untuk menjadi makmur atau bahkan bertahan ditentukan oleh seberapa mampu luas lahan yang sama diadaptasikan dengan permintaan pasar yang berubah. Mengingat bahwa tanah merupakan suatu faktor imobil yang penting bagi produksi aktivitas apa pun, pilihan real estat yang kota sediakan memengaruhi besarnya ekonomi eksternal dan hakikat serta spesialisasi

ekonomi kota. Agar menjadi menarik di mata para investor, sebuah kota harus mampu memenuhi permintaan baik akan real estat maupun fasilitas dari industri yang dominan atau sedang tumbuh. Sebagai misal, jasa profesional dan jasa keuangan membutuhkan ruang kantor yang lapang, yang dapat diakomodasi secara lebih efisien dengan bangunan tinggi pencakar langit. Kelompok (*cluster*) perawatan kesehatan dan pendidikan tinggi membutuhkan gedung dan fasilitas khusus. Serupa dengannya, sektor medis, bioteknologi, penelitian dan pengembangan ilmiah, serta lembaga pendidikan tinggi membutuhkan perlengkapan dan ruang yang diperlengkapi secara khusus. Industri manufaktur membutuhkan lahan yang luas untuk pabrik yang akan memproduksi barang, dan untuk gudang tempat menyimpan produk dan bahan mentah. Mereka juga membutuhkan akses ke jaringan transportasi yang bagus untuk mendistribusikan barang. Lokasi-lokasi pinggiran kota, di mana harga tanah yang lebih rendah memungkinkan didirikan bangunan horisontal, lebih menarik bagi industri manufaktur. Sektor rekreasi, pariwisata, dan hiburan membutuhkan area yang mudah dijangkau dan aman bagi pejalan kaki serta tempat khusus bagi ritel. Sektor hotel dan penginapan membutuhkan bangunan-bangunan khusus yang berdekatan dengan tujuan para pengunjung. Museum, teater, dan *venue* olahraga membutuhkan bangunan khusus, fasilitas pendukung yang menyediakan layanan, dan ruang parkir yang luas.

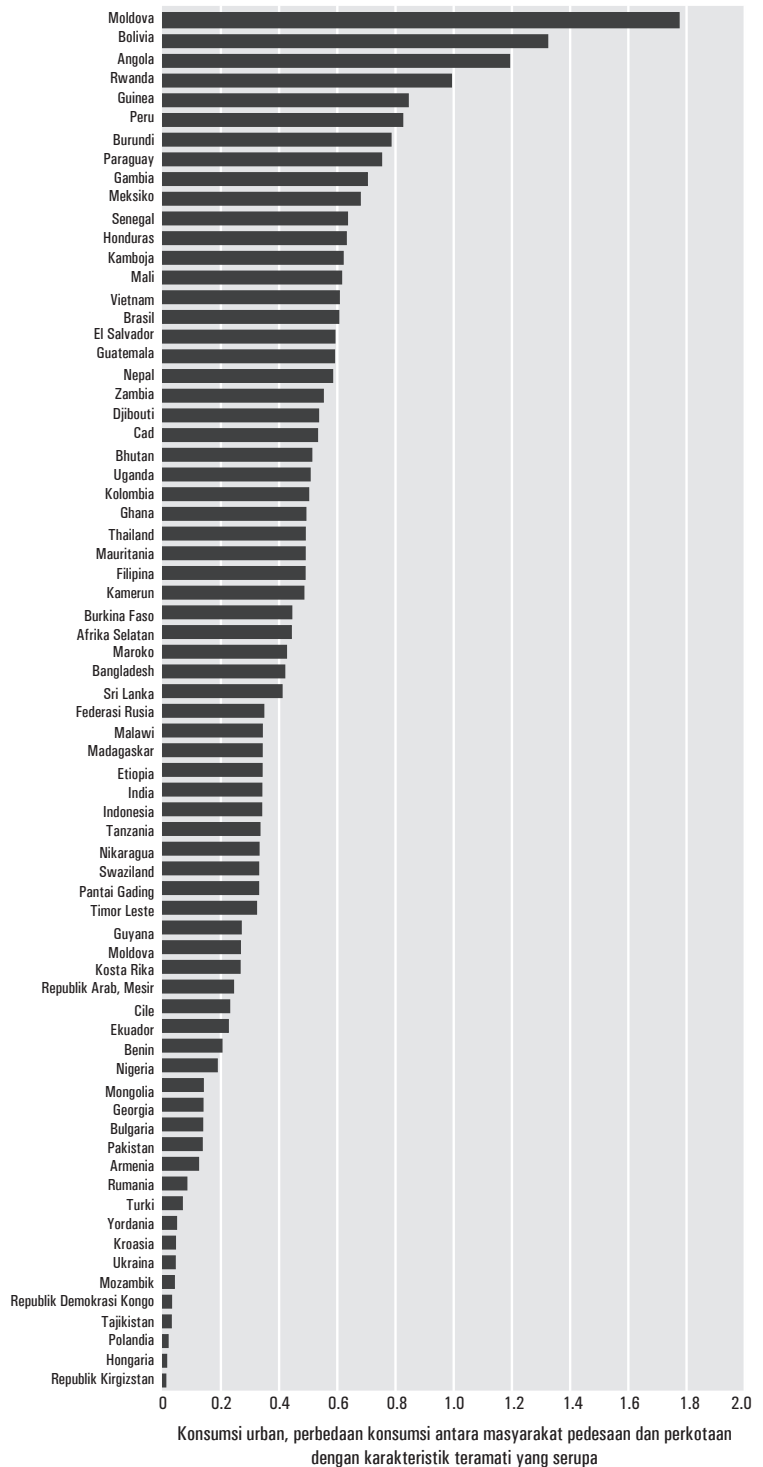
Kemampuan dan keluwesan kota untuk mengadaptasi ruang yang dimilikinya untuk berbagai fungsi yang berbeda menurut kebutuhan pasar yang berubah akan menjamin

pertumbuhannya yang berkelanjutan. Delapan ratus tahun terakhir di Hong Kong, Cina, dan 300 tahun terakhir di New York menunjukkan bagaimana pasar memberi tanda dan menjadi landasan implementasi pembaruan kota (lihat Kotak 4.6 dan 4.7). Di New York, perdagangan niaga tumbuh dari industri pengapalan. Pada gilirannya, industri niaga tersebut membantu lahirnya industri keuangan modern kota tersebut. Para pedagang di New York pada akhir abad ke-19 maju karena berbagi akses tidak hanya ke infrastruktur transportasi fisik (pelabuhan, kanal, dan sarana kereta api), tetapi juga ke input-input antara jasa khusus yang tidak tersedia di tempat-tempat lain (seperti pelayaran terjadwal, pedagang grosir, dan pialang kapal). Selanjutnya, input-input ke perdagangan ini menjadi landasan bagi input bersama dalam hal keuangan, dengan asuransi pelayaran menjadi awal dari berbagai bentuk investasi lain.¹⁰⁶

Kota-kota yang menyediakan pasar tanah dan properti yang baik dan berbagai institusi pendukung lain—seperti perlindungan hak properti, pelaksanaan kontrak, dan pendanaan perumahan—lebih dimungkinkan untuk berkembang secara berkelanjutan sesuai kebutuhan pasar yang berubah. Kota-kota yang berhasil telah melonggarkan aturan hukum mereka sehingga memungkinkan pengguna yang lebih baik menawarkan tanah yang lebih baik pula—dan telah mengadopsi regulasi hak guna tanah yang fleksibel agar sesuai dengan peran mereka yang berubah dari waktu ke waktu.

Keuntungan ekonomi aglomerasi berasal dari kepadatan kegiatan ekonomi. Ini adalah keuntungan untuk awal teknologi informasi yang terletak di Silicon Valley atau pemilik stan buku yang terletak dekat dengan stan

Figur 4.1 Premi urban untuk konsumsi rumah tangga yang luar biasa



Sumber: Kalkulasi tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, menggunakan 120 survei rumah tangga di 75 negara.

buku yang lain di Dadabhai Naoroji Road di Mumbai, India. Sementara sektor keuangan di London letaknya sebagian besar terkonsentrasi beberapa

KOTAK 4.6. *Hong Kong, Cina: kekuatan pasar yang menggerakkan, pemerintah tinggal mengikuti*

Hong Kong, Cina, dengan luas sekitar 1.000 kilometer persegi, tak sampai seperempat luas Rhode Island, bermula sebagai sebuah perkampungan nelayan. Pada tahun 1200-an, Hong Kong, Cina, sebuah pulau yang berbukit-bukit dan tandus, mengalami ledakan populasinya yang pertama ketika banyak orang Cina daratan melarikan diri dari peperangan dan kelaparan. Orang mencari penghidupan dengan membuat garam, memburu mutiara, dan memperjualbelikan ikan. Antara tahun 1650-an dan 1800-an, Hong Kong, Cina, juga menjadi pos penjagaan militer dan landasan angkatan laut, sementara ekonominya tetap mengandalkan perdagangan. Pada akhir Perang Dunia II di tahun 1945, populasi Hong Kong, Cina, berkurang lebih dari setengah dari penduduk praperangnya yang sebanyak 1,6 juta jiwa.

Pada tahun 1950-an dan 1960-an, Hong Kong, Cina, menjadi pusat manufaktur kancing baju, bunga buatan, payung, tekstil, enamel, alas kaki, dan plastik. Kamp-kamp liar menjadi rumah bagi banyak orang. Hal itu memunculkan bencana besar—seperti kebakaran Shek Kip Mei—sampai gubernur merespons dengan membangun gedung-gedung tempat hunian bertingkat. Kondisi di perumahan

umum tersebut sangat sederhana, dengan fasilitas memasak bersama. Selama beberapa dasawarsa, sektor privat menunjukkan komitmen dan minat yang lebih besar pada pengembangan kota.

Antara tahun 1960 dan 1980, pemerintah mengujicobakan pembaruan kota dan pembangunan kembali yang komprehensif untuk memperbaiki kondisi lingkungan, sirkulasi lalu lintas, dan fasilitas komunitas. Pada dasawarsa-dasawarsa selanjutnya, fleksibilitas dalam perencanaan hak guna tanah serta peran serta sektor privat terbukti krusial untuk memenuhi permintaan akan lahan bagi perumahan, perdagangan, industri, transportasi, rekreasi, dan fasilitas umum. Ini memungkinkan Hong Kong, Cina, untuk berkembang menjadi pusat bisnis dan jasa keuangan regional seperti saat ini.

Sejalan dengan tradisi intervensi pemerintah yang minimal di Hong Kong, Cina, sektor privat telah menjadi tenaga penggerak di balik transformasi perkotaan. Pemerintah mengontrakkan pembangunan kembali perkotaan kepada suatu organisasi khusus yang didominasi oleh para pengembang privat.

Sumber: Adams dan Hastings 2001.

mil dari City dan Canary Wharf, perusahaan keuangan juga memperoleh keuntungan dengan memiliki lokasi di mana saja di Greater London. Perusahaan memperoleh keuntungan karena letaknya yang berdekatan dengan perusahaan lain baik dari industri yang sama atau berbeda dan kecuali semua pindah bersamaan, keuntungan mereka akan berkurang, bahkan jika lokasi tempat mereka pindah memiliki upah yang lebih rendah dan tanah yang lebih murah.

Tetapi, ukuran kota yang besar dan kepadatan ekonomi yang tinggi

membawa persoalannya sendiri. Bagi orang dan perusahaan, baik di negara-negara maju maupun berkembang, tinggal di kota selalu mempunyai konsekuensi. Lalu lintas di pusat kota London hanya bergerak 11 mil per jam¹⁰⁷—kecepatan yang sama dengan kereta yang ditarik kuda 100 tahun yang lalu. Beijing terkenal karena kabut tebal yang disebabkan oleh polusi. Tanah di Mumbai adalah salah satu yang termahal di dunia. Tingkat kriminalitas yang tinggi merupakan sesuatu yang nyaris diterima di kota-kota di seluruh penjuru dunia. Jutaan warga kota harus tinggal berdesakan di perumahan-perumahan kumuh yang sangat padat, dengan sedikit atau tanpa akses ke fasilitas dan layanan dasar. Inilah biaya dari kepadatan, *aglomerasi disekonomi*.

Sumber dari disekonomi ini adalah kelangkaan tanah di tempat-tempat di mana ekonomi aglomerasi berlangsung. Tanah terbatas dan sementara ekonomi bertumbuh, ia harus dipergunakan dengan intensitas yang meningkat. Misalkan Manhattan di New York City, yang luas areanya tidak sampai 35 mil persegi. Pada tahun 1800, kepadatan penduduknya masih di bawah 3.000 jiwa per mil persegi. Pada tahun 1850, angka ini naik menjadi sekitar 23.500, dan memuncak pada tahun 1910 menjadi lebih dari 100.000. Saat ini, kepadatan penduduknya sekitar 70.000. Dengan pasokan tanah yang tetap, pemakaiannya pada akhirnya tidak memungkinkan lagi bagi ekonomi aglomerasi yang menguntungkan. Cara untuk mengimbangi pasokan sebuah faktor produksi yang terbatas adalah dengan menggantikannya dengan faktor lain, dan munculnya banyak gedung pencakar langit di wilayah perkotaan adalah sebuah ilustrasi substitusi modal tanah ini. Pembangunan sistem kereta

KOTAK 4.7. *Penemuan dan pembaruan kembali: bagaimana New York menjadi sebuah kota besar*

New Amsterdam didirikan sebagai sebuah koloni Belanda pada tahun 1614. Ia jatuh ke tangan Inggris dan menjadi New York pada tahun 1664. Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens, dan Staten Island dibeli secara bersama-sama pada tahun 1898 dalam bentuknya yang kita kenal saat ini. Di sepanjang sejarahnya, New York terus-menerus membangun kembali, menemukan kembali, dan memperbarui dirinya sendiri. Pernah terkenal karena hiasan bulunya dan menjadi persinggahan kapal karena pelabuhan alamiahnya, New York City saat ini menjadi sebuah pusat keuangan global dan pusat regional bagi media massa, seni, inovasi teknologi informasi dan komunikasi (TIK), dan penelitian medis. Wilayah metropolitan New York dihuni oleh lebih dari 18,7 juta jiwa dengan PDB 1.133 miliar dolar, menjadikannya aglomerasi urban terbesar kedua di dunia, setelah Tokyo. New York memiliki produk metropolitan bruto sebesar 950 miliar dolar pada tahun 2005, menjadikannya kawasan ekonomi regional terbesar di Amerika Serikat. Jika merupakan sebuah negara, New York City akan menjadi terbesar ketujuh belas di dunia, di depan Swiss. Dengan lebih dari 56.000 dolar, kota ini memiliki produksi per kapita tertinggi kedua di dunia.

Tur keempat wilayah di dalamnya akan menunjukkan betapa serba ada dan hidupnya kota tersebut.

SoHo. Pada tahun 1700-an, SoHo merupakan tanah pertanian. Pada awal tahun 1800-an, ia menjadi daerah permukiman, didiami oleh orang-orang kaya dan, tak lama setelahnya, kelas menengah kota. Pada masanya, pembangunan yang cepat di daerah ini menarik banyak bisnis. Hotel, gedung teater, toko, penginapan, gedung pertunjukan, kasino, dan bordil bermunculan di sepanjang Broadway. Mulai tahun 1800-an, industri tekstil beroperasi di area ini. Pada tahun 1950-an, banyak seniman berpindah ke wilayah ini karena sewanya yang rendah, sehingga orang, industri, dan perdagangan

pun banyak beralih ke sini. Pada Oktober 1962, City Club of New York menyebut SoHo sebagai sebuah daerah komersial kumuh. Namun dewasa ini, area yang pernah pula disebut sebagai Neraka Seratus Are tersebut merupakan sebuah distrik komersial dan ritel yang sibuk dan menjadi pusat dari New York University.^a

Wall Street. Distrik keuangan ini merupakan salah satu kawasan yang paling terkenal dan tertua di New York. Kawasan Wall Street sekarang merupakan bagian dari Manhattan Community District I, yang membentang ke selatan dari Canal Street sampai ke ujung Manhattan di Battery Park dan mencakup pula Governor's Island. Ia menjadi markas New York Stock Exchange dan NASDAQ, dua bursa saham terbesar dunia.

Nama asli jalan tersebut adalah De Wall Straat yang merujuk pada kaum Walloons, para petani Belgia berbahasa Prancis yang merupakan warga mayoritas yang tinggal di New Netherland di sekitar Fort Amsterdam pada tahun 1630. Sabuk barang-barang merupakan komoditas terpenting di New Netherland. Perdagangan mendorong aktivitas baru dalam produksi makanan, kayu, tembakau, dan akhirnya budak. Pada akhir abad ke-18, ada pohon *buttonwood* besar di dekat Wall Street yang di bawahnya para pedagang dan spekulasi berkumpul untuk berjual beli secara informal. Pada tahun 1792, perdagangan ini diformalkan dalam Kesepakatan Buttonwood, yang menjadi landasan bagi New York Stock Exchange.

Distrik Meatpacking. Pada tahun 1969, ketika Vincent Inconiglios pindah ke sebuah rumah panggung di Gansevoort Street di distrik *meatpacking* (pengemasan daging), daerah itu belum bertuan. Kawasan itu ditandai oleh bau busuk yang sangat menyengat indra. Di jalan yang sama dengan tempat tinggal Tn. Inconiglios, terdapat sebuah pabrik acar, sementara seorang importer melon Spanyol mendiami toko di

bawah. Wilayah tersebut dipenuhi dengan tulang-belulang, daging, dan orang-orang berjaket putih penuh dengan percikan darah. Dalam satu generasi, transformasi distrik *meatpacking* semencolok perbedaan malam dan siang.^b Saat ini, lebih dari 35 perusahaan daging besar masih beroperasi di sana. Tetapi, kawasan itu juga menjadi pusat restoran kelas dunia, galeri seni, koridor ritel pakaian, dan klub malam yang mengambil banyak ruang dari pabrik pada masa lampau. Harga real estat di sana meroket. Tn. Inconiglios membayar 50 dolar sebulan ketika dia pindah ke distrik *meatpacking*. Pada tahun 2007, Caryle Group dan Sitt Asset Management membeli sebuah bangunan di West 14th Street senilai 70 juta dolar.^c

Williamsburg. Kawasan ini membangun dirinya kembali berkat fungsinya sebagai pelabuhan dagang yang ramai bagi sebuah kota industri yang kaya setelah Perang Sipil. Dengan pembangunan Jembatan Williamsburg pada tahun 1903, banyak keluarga Yahudi yang tinggal di Lower East Side Manhattan menyeberang East River untuk mencari kehidupan yang lebih baik di Williamsburg. Ketika industri meninggalkan daerah itu, Williamsburg menjadi sebuah *ghetto* imigran antara tahun 1960-an dan 1970-an. Tetapi, biaya hidup yang murah membuat kawasan itu menarik. Kawasan itu lalu dihuni oleh orang-orang Italia, Polandia, Hispanik, dan Hasidik. Pada tahun 2005, New York City menyetujui perubahan penetapan zona yang akan memungkinkan dibangunnya ruang terbuka, taman, perumahan pada harga yang terjangkau, dan industri ringan. Saat ini, harga rata-rata tanah adalah 700–900 dolar per kaki persegi dan untuk daerah yang dekat dengan pesisir, harganya bisa mencapai jutaan.^d

Sumber: Seeman dan Siegfried 1978; Shaw 2007; Biedermann 2007; Lynch dan Mulero 2007.

Catatan:

a. Seeman dan Siegfried 1978.

b. Shaw 2007.

c. Biedermann 2007.

d. Lynch dan Mulero 2007.

api bawah tanah di banyak kota besar di negara-negara maju adalah contoh

lain. Namun, substitusi semacam itu ada batasnya, dan kelangkaan tanah yang

semakin tinggi di perkotaan menyebabkan harga sewa yang lebih tinggi dan kerugian karena kemacetan bagi para pekerja dan perusahaan.

Transportasi yang lebih baik, dengan cara mengurangi jarak ekonomi ke kepadatan, dapat menjadikan tanah sebagai sumber daya yang lebih bebas. Malahan, dengan penurunan jangka panjang pada biaya transportasi, kota-kota akan mengalami ekspansi. Di tahun 1680, London hanya seluas 4 mil persegi dan, karena sulitnya perjalanan di dan ke kota tersebut, lebih dari 450.000 orang terpaksa berjejal-jejalan di wilayah yang sempit itu. Pada tahun 1901, kota tersebut telah meluas sejauh 24 mil persegi, dan rata-rata kepadatan penduduk turun menjadi 79.000. Pada tahun 2001, London yang luasnya 627 mil persegi memiliki kepadatan penduduk 13.203 jiwa per mil persegi. Kota yang meluas berarti jutaan kaum komuter harus ditransportasikan dari wilayah-wilayah pinggiran, barang ritel dalam volume yang besar harus diantarkan ke berbagai toko, dan produk manufaktur mesti dikapalkan. Semuanya ini mengakibatkan kemacetan atau disekonomi skala yang mengurangi hasil yang diperoleh dari ekonomi aglomerasi.

Tetapi, membatasi pertumbuhan kota bukanlah jawabannya. Tidak ada bukti bahwa ekonomi aglomerasi kota-kota besar telah sampai pada tahap maksimalnya. Malahan, bukti menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan di negara-negara berkembang meningkat bersama pendapatan per kapita mengikuti pola yang sama dengan yang terjadi di negara-negara kaya.¹⁰⁸ Persoalannya lebih terkait dengan struktur spasial kota dan investasi pada infrastruktur. Kepemilikan kendaraan

bermotor meningkat 15 sampai 20 persen per tahun di sebagian besar negara berkembang.¹⁰⁹ Namun, kebanyakan negara belum mengimbangi pertumbuhan ini dengan ekspansi infrastruktur yang memadai, sehingga kemacetan lalu lintas jadi sangat parah. Kota-kota di negara berkembang hanya menyisihkan separuh luas tanah yang disediakan Amerika Serikat untuk membangun jalan. Tetapi, masalahnya bukan sekadar meningkatkan kapasitas ini. Di kota-kota seperti Bangkok dan Manila, manajemen dan pemakaian ruas jalanlah yang penting. Salah satu permasalahannya adalah bahwa di banyak kota tanggung jawab atas infrastruktur jalan telah dilimpahkan oleh pemerintah pusat ke pemerintah daerah, yang tidak selalu memiliki sumber daya yang dibutuhkan.

Dipadukan dengan kecenderungan industri-industri yang berbeda untuk menarik manfaat dari ekonomi aglomerasi, hambatan yang muncul tersebut menjelaskan mengapa distribusi spasial aktivitas ekonomi dalam satu negara tidak boleh dibatasi hanya pada satu pusat, alih-alih ke beberapa pusat dengan ukuran yang berbeda. Bagi para pembuat kebijakan, tantangannya adalah bagaimana mengatasi hambatan-hambatan yang diakibatkan oleh kemacetan dan kepadatan yang terlalu tinggi sehingga keuntungan dari aglomerasi dapat dimaksimalkan. Di banyak kasus, hambatan-hambatan ini diperparah oleh berbagai kebijakan penggunaan lahan yang salah dan perencanaan yang tidak tepat, sehingga kemacetan justru makin menjadi (lihat Bab 7).

Kecintaan buta pada kota-kota “baru”

Lahan di mana Chicago dibangun tidak sepenuhnya berbeda dari tempat-

tempat lain yang lebih tidak padat di seputar Danau Michigan. Namun demikian, perbedaan dalam produksi ekonomi dan pendapatan rumah tangga antara Chicago dan kota-kota lain di tepi danau di negara bagian Wisconsin dan Indiana tersebut sangat mencolok. Menyusuri Texas selama 10 jam dengan mobil melewati Interstate Highway 75, upah dan harga sewa tanah melonjak di Fort Worth, Austin, dan San Antonio untuk kemudian turun tajam di tempat-tempat di antaranya. Sulit untuk merekonsiliasi perbedaan besar dalam kepadatan ekonomi ini dengan perbedaan dalam geografi fisik yang minor; seakan-akan Fort Worth dan San Antonio menebarkan bayangan di atas tempat-tempat di antaranya. Pemahaman akan geografi ekonomi yang lebih baik, yang dicirikan oleh ekonomi eksternal, dibutuhkan untuk mengendalikan kekuatan ekonomi. Tetapi, tidak selalu jelas bahwa pemerintah negara-negara berkembang memahami geografi ekonomi atau menghargai kekuatannya.

Sebuah survei terhadap inisiatif-inisiatif baru pada kota di Republik Arab Mesir, Brasil, Hungaria, India, dan Venezuela menyadarkan kita mengenai hal ini. Brasil memindahkan ibu kotanya dari pesisir ke pedalaman barat negeri sejauh 900 kilometer. Venezuela menetapkan Ciudad Guayana pada tahun 1950-an, sebuah kota di bagian selatan negara itu, sebagai “kutub pertumbuhan” industri kawasan tengah dan selatan dan untuk menarik orang dan pekerjaan dari kawasan metropolitan yang sudah berkembang pesat di utara. Di banyak negara bekas blok Soviet, praktik yang semakin lazim adalah membangun kota-kota industri untuk mengakselerasi industrialisasi.

Di Hungaria, Dunaujvaro dirancang sebagai “kota baja”, Tiszaújváros sebagai “kota kimia”, dan Kazincbarcika sebagai “kota pertambangan dan industri berat”. Uni Soviet membangun Magnitogorsk menjadi sebuah kota baja di suatu daerah yang kaya akan bijih besi untuk melawan pesaing kapitalisnya.

Beberapa kota baru dibangun di sekitar daerah metropolitan untuk meringankan beban yang dipikul kota-kota besar itu. Navi Mumbai didirikan pada tahun 1972 dengan harapan akan berkembang menjadi kota kembar Mumbai, sekaligus untuk mengatasi kemacetan kota lama. Mesir telah memulai suatu program konstruksi kota baru yang komprehensif di sekitar Kairo dan di luar Kairo untuk menciptakan sebuah “peta populasi Mesir baru” sejak tahun 1970-an, dan hingga kini prosesnya masih berjalan. Banyak dari antara kota-kota ini dibangun karena alasan ekonomi, namun beberapa di antaranya karena alasan politis.

Sudahkah kota-kota kecil dan besar yang baru ini, dan dibangun dengan investasi dan dukungan besar dari pemerintah, mencapai tujuannya? Secara umum, belum.

- Kota-kota baru lebih berhasil manakala berlokasi dekat dengan kota-kota besar yang berhasil. Tetapi, kota-kota tersebut seringkali menjadi korban kegagalan pemerintah yang sama yang mendorong mereka untuk membangunnya, khususnya kegagalan untuk mengelola kota-kota besar dengan baik. Itu artinya, pemerintah yang gagal mengelola kota lama yang besar juga gagal untuk mengelola kota baru yang lebih kecil.
- Kota-kota baru menarik orang, kadang-kadang melebihi dari yang

diperkirakan, tetapi sering kali yang datang bukan mereka yang diharapkan. Itu artinya, pemerintah dapat membangun kota-kota (non-ibu kota), dan cukup berhasil, tetapi tidak seperti yang diimpikan pemerintah.

- Kota-kota ini menarik orang karena sebab-akibat sirkular yang ditekankan oleh geografi ekonomi baru: para pekerja dan pengusaha datang untuk mencari pasar, dan kemudian lebih banyak orang datang karena di sinilah pasar itu berada. Namun, mungkin ada kerugian efisiensi yang besar, sebab masalahnya bisa jadi adalah pertumbuhan permukiman yang lebih organik. Itu artinya, masuk akal bahwa agen-agen privat datang ke kota tersebut sebab yang lain sudah ada di sana, tetapi kerugian efisiensi yang besar terjadi dari sudut pandang negara. Begitu suatu lokasi

yang “buruk” dipilih, keagalannya mungkin tidak bersifat total karena sebab-akibat yang sirkular, tetapi itu berarti kerugian ekonominya lebih besar, bukannya lebih kecil, karena negara harus membayarnya untuk waktu yang lama.

- Kota-kota baru non-ibu kota yang berhasil adalah yang lokasi dan tujuannya dipilih seiring waktu oleh pasar dan di mana pemerintah mencurahkan energi untuk mendorong pertumbuhan dengan mengoordinasi investasi dalam infrastruktur, perumahan, dan tata kelola umum.

Karena alasan-alasan ini, kota-kota besar dan kecil harus dipandang sebagai agen pasar yang, seperti perusahaan dan tanah pertanian, melayani kebutuhan pasar.

Mobilitas Faktor dan Migrasi



Pergerakan terbesar orang di seluruh dunia terjadi setiap tahun pada sekitar awal Februari, ketika jutaan orang di Cina mengadakan perjalanan pulang agar dapat bersama keluarga mereka untuk merayakan Tahun Baru Cina. Pada tahun 2006, yang merupakan Tahun Anjing, sekitar 11 juta orang mengadakan perjalanan keluar dari Shanghai saja, dan 10 juta lainnya masuk ke kota; 60 juta orang tercatat melakukan perjalanan pada hari terakhir masa perayaan. Pada Februari 2008, badai es dan salju menggagalkan rencana sekitar 200 juta orang yang hendak mengadakan perjalanan di Cina untuk bertemu dengan keluarga mereka guna merayakan Tahun Baru. Serupa dengannya, di Amerika Serikat selama *Thanksgiving*, jutaan orang melakukan perjalanan dengan mobil, pesawat terbang, bus, dan kereta api. Jumlah perjalanan yang lebih panjang dari 50 mil meningkat hingga setengahnya, dengan sekitar 10 juta orang sehari bepergian selama akhir pekan masa perayaan, hampir dua kali lipat rata-rata harian pada waktu yang lain.¹ Semakin banyaknya orang yang mengadakan perjalanan liburan di hampir semua negara, kaya atau miskin, merupakan cerminan yang amat gamblang dari betapa banyak orang yang tinggal dan

bekerja di luar tempat mereka dilahirkan dan dibesarkan.

Bab ini menjelaskan tentang mobilitas tenaga kerja dan modal, bagaimana pergerakan mereka membantu mengonsentrasikan aktivitas ekonomi, dan bagaimana arus semacam ini menjembatani perbedaan dalam kesejahteraan yang bisa menyertai konsentrasi ekonomi. Ia menekankan pergerakan tenaga kerja, secara khusus, berdasarkan dua alasan. Pertama, meski banyak negara dan kawasan masih haus akan investasi, berbagai reformasi nasional dan kesepakatan internasional sejak tahun 1970-an telah mengeliminasi sebagian besar larangan atas aliran modal. Kelangkaan modal di beberapa tempat kini tidak lagi terkait terlalu erat dengan hambatan yang aktual dan lebih pada kondisi-kondisi investasi yang kurang menguntungkan.² Dalam ekonomi yang mengglobal, modal bersifat mobil dan cepat berpindah. Tenaga kerja, sebaliknya, kurang begitu mobil karena alasan budaya dan bahasa. Kedua, ada konsensus kebijakan yang dengan tegas mendukung arus yang bebas bagi investasi asing langsung, bahkan bila konsensus ini tidak selalu termanifestasi dalam kebijakan banyak negara di mana berbagai hambatan internal dan eksternal tetap ada. Relatif terhadap modal, tenaga

kerja tunduk pada lebih banyak larangan politis serta hambatan implisit maupun eksplisit. Beberapa wawasan baru muncul dari upaya untuk mempertimbangkan ekonomi aglomerasi dan modal manusia secara bersama. Berdasarkan wawasan tersebut, bab ini akan mengupas usaha untuk memfasilitasi pergerakan manusia secara sukarela.

Berbagai buku teks mengajari kita bahwa faktor-faktor produksi—modal dan tenaga kerja—bergerak ke tempat-tempat di mana mereka akan memberikan keuntungan tertinggi, dan itu adalah tempat di mana setiap faktor langka. Akan tetapi, dengan menyadari bahwa keuntungan/pengembalian pada skala yang meningkat itu penting, kebijakan dapat dibuat lebih baik. Tidak seperti tenaga kerja tidak terampil serta modal fisik dan keuangan, tenaga kerja terampil—yang menubuhkan modal manusia, pendidikan seseorang, dan talenta atau keterampilan—memberi keuntungan yang lebih tinggi di tempat ia ada secara berlimpah, bukan langka. Ini menjelaskan berkumpulnya orang-orang bertalenta di kota, bermigrasinya para pengusaha ke kawasan-kawasan yang maju dari suatu negara, dan semakin banyaknya kaum migran terampil yang berpindah ke negara-negara kaya, semua tempat di mana keterampilan tampak berlimpah, tetapi tetap saja dihargai tinggi. Kesadaran akan hal itu menguntungkan bagi modal manusia di area-area di mana ia telah terakumulasi. Selanjutnya, pemerintah harus mencoba untuk meningkatkan pertumbuhan dan mencapai pemusatan spasial dalam standar hidup dengan cara yang paling efektif.

Akan tetapi, para pembuat kebijakan di banyak negara berkembang—terutama di Asia Selatan dan Afrika Sub-Sahara—telah dikondisikan

oleh literatur usang tentang migrasi untuk mencemaskan kemungkinan membengkaknya pengangguran di perkotaan, layanan kota yang tidak lagi bisa memadai, ketegangan sosial di wilayah-wilayah yang sangat dinamis secara ekonomi, dan “mengeringnya lumbung intelektual”. Akibatnya, banyak negara masih melarang orang untuk berpindah. Namun demikian, larangan langsung dan tidak langsung, walaupun tidak efektif untuk menghambat arus orang, menciptakan friksi yang tidak perlu serta membuat kerugian karena hilangnya kesempatan untuk pertumbuhan ekonomi dan konvergensi dalam standar hidup semakin besar.

Walaupun para peneliti kini tidak lagi terlalu skeptis mengenai manfaat migrasi tenaga kerja, para pembuat kebijakan baik di negara-negara berkembang maupun maju tidak terlampau yakin. Apa yang dapat mereka pelajari satu dari yang lain? Bab ini mendokumentasikan diskoneksi antara implikasi riset-riset mutakhir dan berbagai kebijakan migrasi di negara-negara berkembang dan maju, dan menunjukkan bagaimana hal tersebut berubah.

Pertimbangkan tiga poin berikut:

- ***Fakta mengenai migrasi tenaga kerja bisa mengejutkan. Walaupun migrasi internasional masih mendapat perhatian terbesar di media, arus terbesar orang adalah antartempat di satu negara yang sama, dan bukan dari desa ke kota, melainkan dari wilayah yang secara ekonomis tertinggal ke maju.***³

Meskipun perpindahan orang ke kota mengalami peningkatan, terutama di Asia Selatan dan Timur, pola yang paling kuat dalam mobilitas internal di negara-negara berkembang adalah dari wilayah pedesaan yang

tertinggal, seperti Kenya Barat dan Bihar di India, ke wilayah pedesaan yang maju di negara yang sama, seperti Dataran Tinggi Tengah dan Punjab, dan sebagian besar dari migrasi ini bersifat temporer.⁴ Ketika orang keluar dari batas-batas negara, mereka tidak pergi terlalu jauh.⁵ Sebagian besar migrasi internasional terjadi dalam lingkup “tetangga” regional dunia, khususnya antarnera berkembang.⁶

- ***Perpindahan modal dan tenaga kerja digerakkan oleh keuntungan aglomerasi.*** Teori-teori migrasi awal didasarkan pada tenaga kerja surplus, tingkat “eksogenus” pertumbuhan yang bersifat tetap, dan penciptaan lapangan kerja—dan berbagai teori ini melihat migrasi—keluar sebagai suatu trauma sosial dan kerugian ekonomi. Teori yang baru menyadari bahwa migrasi, bila didorong oleh kekuatan ekonomi, merupakan proses yang positif dan selektif. Interaksi antara aglomerasi dan kekuatan migrasi tenaga kerja saling memperkuat.
- ***Tantangan kebijakannya adalah bukan bagaimana menghalangi keluarga untuk pindah, tetapi bagaimana untuk membuat mereka tidak pindah karena alasan yang salah.*** Alih-alih berusaha melawan daya tarik ekonomi aglomerasi atas para pekerja dan keluarga mereka, pemerintah semestinya berupaya untuk mengeliminasi berbagai faktor yang mendorong orang keluar dari wilayah asal mereka. Dengan demikian, mereka dapat memperbaiki kualitas migrasi serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Mobilitas tenaga kerja yang digerakkan oleh berbagai alasan ekonomi menghasilkan

konsentrasi orang dan talenta yang lebih besar di tempat-tempat pilihan dan menawarkan lebih banyak keuntungan aglomerasi daripada kemacetan.

Dari merkantilisme menuju globalisasi dan kemudian autarki, lalu kembali lagi

Larangan-larangan atas arus modal, tenaga kerja, dan barang memfragmentasi ekonomi dunia antara dua perang dunia, tetapi globalisasi memperoleh kecepatan penuhnya menyusul berakhirnya Perang Dingin pada 1990, melonggarkan larangan dan mengintegrasikan ekonomi dunia. Mobilitas modal dalam dan lintas negara meningkat. Mobilitas tenaga kerja internasional—khususnya tenaga kerja tidak terampil—menurun setelah perpindahan massal pada abad ke-19 dan baru meningkat kembali belum lama berselang. Namun, mobilitas orang di dalam negeri telah meningkat. Jadi, untuk perpindahan tenaga kerja selama abad yang lampau, jarak telah mengabur, tetapi divisi tidak hanya telah meningkat (ada lebih banyak batas saat ini), tetapi bahkan telah menjadi lebih obstructif (ada lebih banyak larangan).

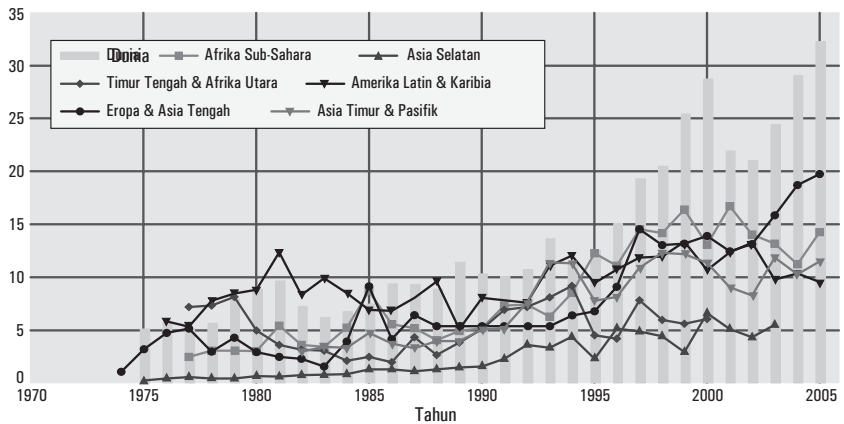
Arus modal—meningkat tajam sejak 1970-an

Mobilitas modal lintas batas, khususnya modal investasi, telah mengalami peningkatan sejak tahun 1970-an. Dunia kembali ke masa yang ditandai oleh mobilitas modal yang telah ditinggalkan menyusul berkobarnya Perang Dunia I. Dari tahun 1880 sampai 1914, semakin besar persentase ekonomi dunia yang beroperasi menurut standar emas klasik dan pasar keuangan global yang berpusat di London. Tingkat nilai tukar standar-emas yang tetap mendasari suatu rezim

Figur 5.1 Arus modal internasional menunjukkan peningkatan sejak 1970-an

Arus modal privat bruto

Persentase PDB

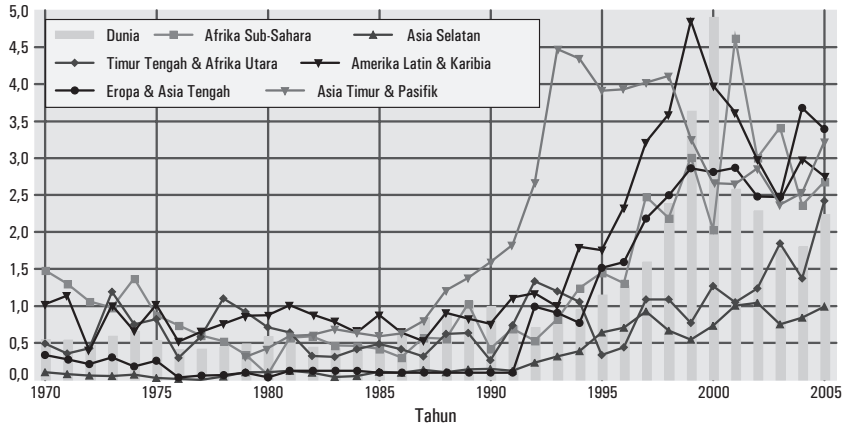


Sumber: Bank Dunia 2007j.

Figur 5.2 Sebagian besar modal kini mengalir sebagai investasi langsung

Investasi langsung asing, arus masuk neto

Persentase PDB



Sumber: Bank Dunia 2007j.

yang stabil dan kredibel yang memiliki kekuatan atas negara-negara. Tingkat suku bunga cenderung berkonvergensi dan modal mengalir lintas batas dengan relatif mudah, hanya dibatasi oleh teknologi yang masih sederhana. Banyak negara di luar Eropa yang mengalami industrialisasi yang cepat—di Amerika dan Asia—ambil bagian dalam ekonomi yang semakin mengglobal itu.⁷

Lingkungan ekonomi yang kondusif tersebut hancur karena meletusnya dua perang dunia dan mundurnya ekonomi global yang terjadi di antara keduanya. Antara tahun 1914 sampai 1945, kebijakan moneter digunakan

untuk mengejar tujuan nasional, tujuan kebijakan domestik, dan strategi perdagangan “buat miskin tetangamu” yang mengakibatkan kontrol modal secara ketat. Arus modal internasional mengecil, dan investasi dari luar negeri dilihat dengan kecurigaan. Maka, harga dan tingkat suku bunga antarnegara terjun bebas. Bahkan selama era Bretton Woods dari berakhirnya Perang Dunia hingga tahun 1971, ketika negara-negara berusaha untuk membangun kembali perekonomian global, ketakutan akan modal mobil yang telah mengakar selama tahun-tahun antara dua perang dunia sulit untuk diangkat. Malahan, kontrol

modal diperketat untuk mencegah krisis mata uang.

Akan tetapi, volume perdagangan yang meningkat mempersulit upaya untuk menghambat arus modal, dan pada awal tahun 1970-an, berbagai hambatan itu mulai melonggar. Nilai tukar yang tetap ditinggalkan, menciptakan lingkungan ekonomi internasional yang dapat mengakomodasi arus modal dan pengembangan pasar. Stabilitas politik, reformasi struktural, dan struktur regulasi mengurangi risiko menanamkan modal di negara-negara berkembang, dan pasar modal menanggapi dengan antusias (lihat Figur 5.1 dan 5.2). Pada tahun 2000, mobilitas modal kembali ke level seperti terlihat pada tahun 1914.⁸

Modal telah menjadi faktor produksi paling mobil. Tingkat suku bunga riil yang mengalami konvergensi, kesenjangan antara tingkat deposit dan pinjaman yang menurun, dan premi risiko yang menyusut dalam utang negara-negara berkembang adalah bukti tentang lingkungan internasional di mana modal dapat mengalir ke mana yang dimauinya, meskipun ia tidak selalu menuju ke tempat orang menginginkannya. Malahan, perbandingan mutakhir produk modal marginal antara negara-negara berpendapatan tinggi dan rendah menunjukkan tidak banyak bukti friksi yang mencegah arus modal ke negara-negara miskin. Alih-alih, rasio modal yang lebih rendah di berbagai negara miskin dijelaskan oleh efisiensi yang lebih rendah dan kurangnya faktor-faktor pelengkap.⁹

Arus tenaga kerja lintas batas—terhambat hampir sepanjang abad ke-20

Dengan pola yang mirip dengan arus modal, dari intensitas yang tinggi pada akhir abad ke-19, mobilitas tenaga kerja

lintas batas menurun hampir sepanjang abad ke-20, seiring munculnya masalah-masalah ekonomi seperti Depresi Besar dan Perang Dunia II. Para ahli geografi telah lama mencatat mengenai perpindahan umat manusia, dari migrasi paling awal keluar dari Afrika ke Eropa dan Asia,¹⁰ sampai kemunculan kembali perpindahan lintas batas. Mereka mengategorisasikan sejarah modern migrasi internasional ke dalam empat periode distingtif: merkantil, industrial, autarki, dan pascaindustrial.¹¹

Selama periode merkantil dari tahun 1500 sampai 1800, perpindahan orang di dunia didominasi oleh bangsa Eropa. Para petani, administrator, tukang, pengusaha, dan tahanan beremigrasi keluar dari Eropa dalam jumlah besar. Selama periode industrial yang mengikutinya—kadang disebut sebagai periode globalisasi ekonomi yang pertama, yang dimulai pada awal abad ke-19 dengan menyebarnya kapitalisme modern ke bekas-bekas koloni di Amerika Utara dan ke Jepang—diperkirakan sekitar 48 juta emigran, antara 10 dan 20 persen populasi, meninggalkan Eropa (lihat Tabel 5.1).¹² Tidak seperti migrasi internasional dewasa ini, perpindahan orang melintas batas pada periode pertama migrasi tenaga kerja ini tidak digerakkan oleh melemahnya pertumbuhan ekonomi atau pembangunan di negara asal. Malahan, negara pertama yang mengalami industrialisasi dan paling maju pada pergantian abad ke-20—Inggris—merupakan negara asal utama para emigran tersebut. Analisis ekonomi migrasi dan industrialisasi selama periode itu menunjukkan korelasi yang positif antara emigrasi dan sejauh mana industrialisasi di negara asal.¹³

Periode autarki dan nasionalisme ekonomi yang panjang mulai pada

Tabel 5.1 Pada akhir abad ke-19, sebagian besar kaum migran internasional datang dari negara-negara Eropa yang lebih makmur
Negara asal terbesar pada tahun 1900 dan 2000

Negara asal emigran terbesar pada tahun 1900	Persentase populasi negara asal pada tahun 1900	Negara asal emigran terbesar pada tahun 2000	Persentase populasi negara asal pada tahun 2000
Kepulauan Inggris	40,9	Meksiko	10,0
Norwegia	35,9	Afghanistan	9,9
Portugal	30,1	Maroko	9,0
Italia	29,2	Inggris	7,1
Spanyol	23,2	Aljazair	6,7
Swedia	22,3	Italia	5,7
Denmark	14,2	Bangladesh	5,0
Swiss	13,3	Jerman	4,9
Finlandia	12,9	Turki	4,5
Austria-Hungaria	10,4	Filipina	4,3
Jerman	8,0	Republik Arab Mesir	3,5
Belanda	3,9	Pakistan	2,4
Belgia	2,6	India	0,9
Federasi Rusia-Polandia	2,0	Amerika Serikat	0,8
Prancis	1,3	Cina	0,5
Eropa	12,3		
Jepang	0,9		
Total (Eropa dan Jepang)	11,1	Total (negara-negara di atas)	1,9

Sumber: Massey 1988, Parson, dkk. 2007, dalam Ozden dan Schiff 2007.

tahun 1910. Larangan-larangan yang tidak ada presedennya di masa lampau diberlakukan atas perdagangan, investasi, dan imigrasi, menghambat pergerakan modal dan tenaga kerja internasional. Kaum migran dalam jumlah yang tak seberapa didominasi oleh pengungsi dan orang yang terusir dari negaranya, tidak ada hubungannya dengan pertumbuhan ekonomi.

Periode migrasi pascaindustrial bermula pada tahun 1960-an, dicirikan oleh bentuk-bentuk baru, serta tidak lagi didominasi oleh arus orang dari Eropa. Orang mulai berpindah dari negara-negara berpendapatan rendah ke negara-negara kaya, dengan membanjirnya pekerja migran dari Amerika Latin, Afrika, dan Asia. Pada tahun 1970-an, negara-negara yang merupakan asal utama pekerja yang bermigrasi ke

Eropa Utara dan Amerika—seperti Italia, Portugal, dan Spanyol—mulai menerima para imigran dari Afrika dan Timur Tengah. Pertumbuhan yang luar biasa di negara-negara kaya minyak di akhir tahun 1970-an membuat pusat perekonomian baru di Teluk Persia tujuan migrasi baru. Pada tahun 1980-an, migrasi ke negara-negara Asia Timur mulai tertuju tidak hanya ke Jepang melainkan juga ke Hong Kong, Cina; Korea Selatan; Malaysia; Singapura; Taiwan, Cina; dan Thailand.

Saat ini, sekitar 200 juta orang terlahir sebagai orang asing, kurang-lebih setara dengan 3 persen penduduk dunia.¹⁴ Arus migran internasional yang baru ini beragam—mulai dari peningkatan sebesar 2 persen antara tahun 1970 dan 1980, sampai ke 4,3 persen dari tahun 1980 hingga 1990, dan 1,3 persen dari

tahun 1990 sampai 2000. Negara-negara miskin dan berpendapatan menengah kini menjadi negara asal utama para emigran: Bangladesh, Cina, Mesir, India, Meksiko, Maroko, Pakistan, Filipina, dan Turki (lihat Tabel 5.1). Namun, Italia, Jerman, dan Inggris masih berada di posisi cukup tinggi, masing-masing menyusun antara 3 dan 4 persen dari para emigran.

Volume dan arus migrasi internasional tidak lagi terutama terkait dengan pertumbuhan penduduk atau tekanan demografis. Tidak seperti tahun 1960-an dan 1970-an, kaum imigran internasional bukan berasal dari negara-negara paling miskin, atau paling terbelakang. Perpindahan internasional orang secara sukarela cenderung berasal dari negara-negara dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang pesat dan tingkat kesuburan yang menurun. Emigrasi dewasa ini lebih merupakan hasil dari integrasi alih-alih kemelaratan hidup.¹⁵

Pola migrasi internasional juga mengalami pergeseran, dari Selatan-

Utara menjadi Selatan-Selatan.¹⁶ Walaupun tiga negara teratas tujuan migrasi internasional adalah anggota OECD (secara berturut-turut, Amerika Serikat, Jerman, dan Prancis), Pantai Gading, India, Republik Islam Iran, Yordania, dan Pakistan kini berada dalam daftar 15 negara tujuan. Akan tetapi, migrasi tenaga kerja dari negara-negara berpendapatan rendah dan menengah di Selatan ke negara-negara kaya di Utara masih besar, 37 persen dari total kaum migran internasional pada tahun 2000. Perpindahan antarnegara Utara mewakili 16 persen dari migrasi sementara antarnegara Selatan 24 persen, dengan Argentina, Cina, Pantai Gading, India, Republik Islam Iran, Yordania, Pakistan, dan Afrika Selatan sebagai negara tujuan utama.

Ada kecenderungan kuat bagi tenaga kerja untuk bergerak antarnegara dalam kawasan yang sama, khususnya untuk migrasi Selatan-Selatan (lihat Tabel 5.2). Migrasi tenaga kerja biasanya adalah dari negara-negara yang memiliki batas-batas wilayah yang sama.¹⁷ Meski

Tabel 5.2 Arus tenaga kerja internasional terbesar adalah antarnegara tetangga

Persentase Migran Dunia sebagaimana Tercatat sebagai Perpindahan Bilateral antara Dua Negara/Kawasan, sekitar 2000

Negara/Kawasan Asal	Negara/kawasan tujuan											Total	
	AS	Kanada	UE15 & EFTA	AU&NZ	Jepang	HI	MENA	LAC	ECA	MENA	AFR		EAP	SAS
AS	n.a.	0,16	0,34	0,04	0,02	0,03	0,43	0,04	0,05	0,03	0,15	0,02	1,29
Kanada	0,54	n.a.	0,10	0,02	n.a.	0,01	0,02	0,01	n.a.	0,01	0,01	0,01	0,74
EU15&EFTA	2,22	0,98	5,59	1,13	0,01	0,14	0,68	0,78	0,16	0,39	0,20	0,19	12,47
AU&NZ	0,06	0,02	0,16	0,23	n.a.	n.a.	n.a.	0,01	n.a.	0,01	0,03	0,01	0,55
Jepang	0,28	0,02	0,06	0,02	n.a.	n.a.	0,04	0,01	n.a.	n.a.	0,05	0,01	0,50
HI MENA	0,10	0,03	0,06	0,01	n.a.	0,12	n.a.	0,02	0,72	0,01	0,04	0,03	1,14
LAC	10,22	0,36	1,45	0,05	0,13	0,10	2,07	0,17	0,08	0,14	0,14	0,25	15,15
ECA	1,27	0,39	4,75	0,26	n.a.	0,92	0,07	16,98	0,33	0,34	0,18	0,41	25,88
MENA	0,47	0,17	2,85	0,10	n.a.	1,49	0,04	0,16	1,79	0,28	0,05	0,12	7,52
AFR	0,41	0,12	1,58	0,10	n.a.	0,25	0,02	0,11	0,18	7,00	0,03	0,16	9,97
EAP	3,32	0,71	1,09	0,63	0,54	0,48	0,06	0,14	0,14	0,09	3,86	0,27	11,32
SAS	0,83	0,31	1,13	0,12	0,01	2,66	0,02	0,13	2,07	0,14	0,37	5,67	13,46
Total	19,71	3,25	19,14	2,72	0,74	6,22	3,45	18,56	5,53	8,44	5,10	7,15	100

Sumber: Parsons, Skeldon, Walmsley, dan Winters (2007), "Quantifying International Migration: A Database of Bilateral Migrant Stocks", dalam Caglar Ozden dan Maurice Schiff (Peny.), *International Migration, Economic Development and Policy*, Palgrave.

Catatan: AFR = Afrika; AU = Australia; EAP = Asia Timur dan Pasifik; ECA = Eropa dan Asia Tengah; EU15 = Uni Eropa 15; EFTA = Asosiasi Perdagangan Bebas Eropa; HI MENA = Kawasan Timur Tengah dan Afrika Utara yang berpendapatan tinggi; LAC = Amerika Latin dan Karibia; NZ = Selandia Baru; SAS = Asia Selatan; n.a = data tidak ada.

hanya 30 persen imigran ke Amerika Serikat, 20 persen ke Prancis, dan 10 persen ke Jerman berasal dari negara-negara yang berbatasan langsung dengan mereka, 81 persen imigran ke Pantai Gading, 90 persen ke Republik Islam Iran, dan 93 persen ke India berasal dari negara-negara tetangga mereka.

Kaum migran internasional cenderung tinggal di dalam kawasan regionalnya, khususnya di kawasan-kawasan dunia berkembang, terutama di Afrika Sub-Sahara (lihat Figur 5.3). Hampir 17 persen dari migrasi internasional yang tercatat pada tahun 2000 terjadi di Eropa dan Asia Tengah, meskipun sebagian besarnya diakibatkan oleh perubahan tapal batas dan perubahan-perubahan dalam definisi “orang asing” di berbagai negara ini. Tingkat tertinggi kedua dalam mobilitas tenaga kerja antarnegara di kawasan yang sama terjadi di Afrika Sub-Sahara (lihat kotak 5.1).

Migrasi lintas batas negara dalam kawasan yang sama mengalir ke negara-negara yang bertindak selaku mesin pertumbuhan ekonomi di sana—ke Pantai Gading di Afrika Barat, Afrika Selatan di kawasan Afrika bagian Selatan, Thailand untuk negara-negara di kawasan Mekong Besar di Asia Tenggara (lihat Kotak 5.2), dan Argentina dari Bolivia, Cile, Paraguay, dan Peru. Jarak bukan satu-satunya masalah. Divisi, atau perbedaan, dalam hal bahasa dan budaya, juga menentukan pola migrasi internasional, dengan lebih dari separuh migrasi terjadi antarnegara dengan bahasa yang sama. Tentu saja, bahasa dan faktor-faktor budaya yang sama semakin menguatkan efek tetangga tersebut.

Tidak lama setelah Perang Dunia II—ketika ekonomi tumbuh pesat, ketidaksetaraan upah turun, dan volume perpindahan tenaga kerja

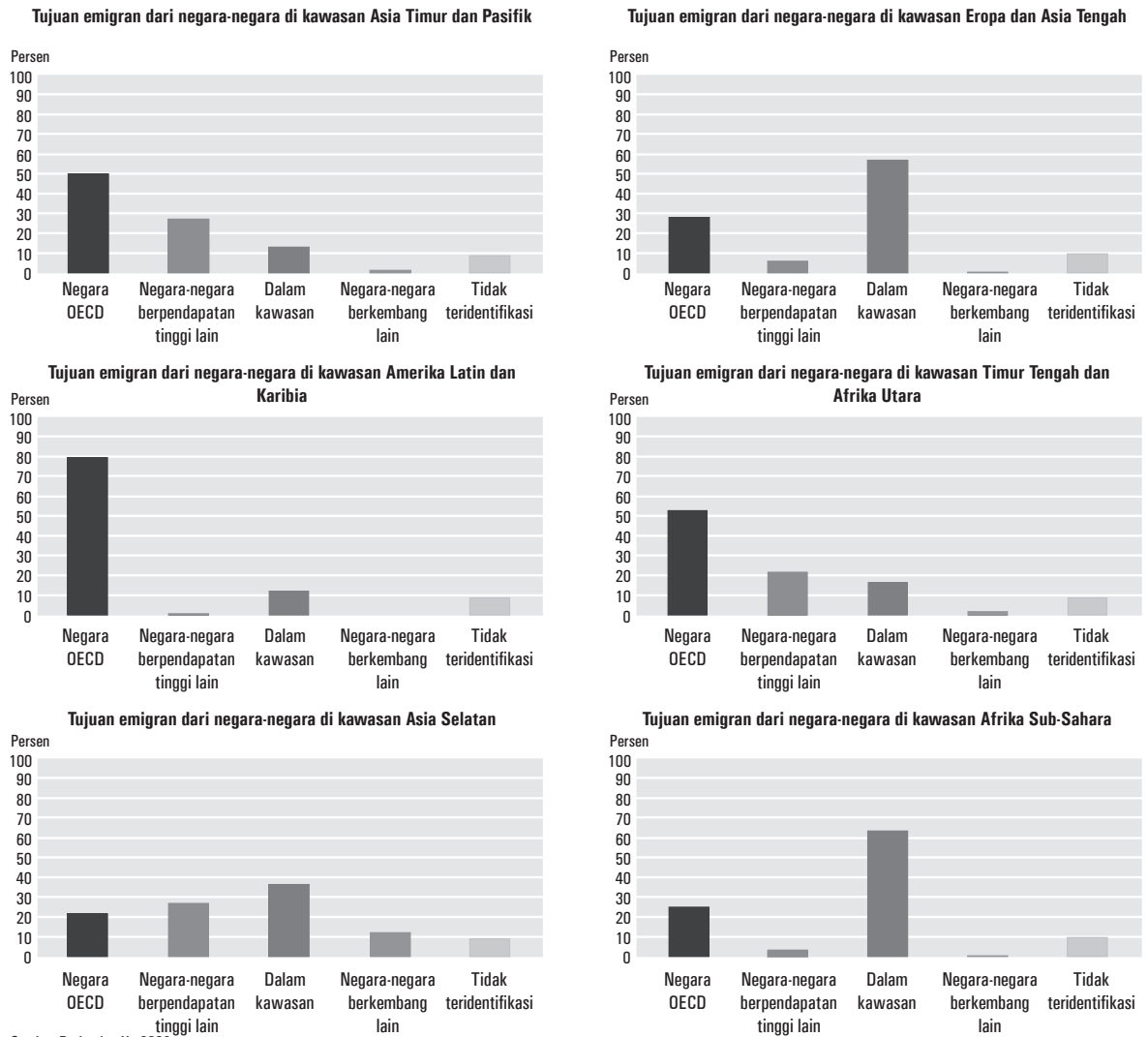
melintas batas negara rendah—migrasi internasional belum menjadi sebuah isu politik yang panas. Akan tetapi, setelah tahun 1975—manakala pertumbuhan di negara-negara berpendapatan tinggi melambat, ketidaksetaraan dalam hal upah meningkat, dan volume migran internasional membengkak—imigrasi menjadi topik perdebatan sengit dalam politik elektoral. Malahan, kebijakan “imigrasi terkelola” yang selektif yang pertama kali diperkenalkan di Australia dan Kanada pada tahun 1980-an menjadi populer di negara-negara tujuan yang berpendapatan tinggi.¹⁸

Dengan kembalinya globalisasi menyusul berakhirnya Perang Dingin, perpindahan tenaga kerja lintas batas nasional terjadi lagi, namun banyak pemerintah masih membatasi jumlah dan menentukan karakteristik imigran (yang boleh datang). Hal ini sangat berbeda dengan “era pertama globalisasi” pada abad ke-19, ketika arus tenaga kerja terbebas dari hambatan apa pun. Hambatan pada imigrasi muncul dan dimungkinkan oleh ketidaksetaraan upah di negara-negara tujuan, alih-alih oleh pengangguran atau upah absolut. Hambatan itu cenderung menguat ketika arus tenaga kerja internasional meningkat dan melonggar tatkala ada dukungan perdagangan dalam negeri.¹⁹

Mobilitas tenaga kerja internal—meningkat cepat, meski ada berbagai hambatan

Dengan kemajuan dalam teknologi dan infrastruktur transportasi, mobilitas tenaga kerja di dalam negeri terus meningkat sepanjang abad ke-20, dengan kenaikan cukup tajam di dua dasawarsa terakhir. Volume dan laju migrasi internal sukarela, yang menjadi perhatian para pembuat kebijakan selama berdasawarsa, meningkat meskipun

Figur 5.3 Kaum migran dari Asia Timur, Amerika Latin, serta Timur Tengah dan Afrika Utara terutama pergi ke negara-negara OECD, tetapi sebagian besar migran di Asia Selatan dan Afrika Sub-Sahara tetap berada tak jauh dari negara asal mereka



Sumber: Ratha dan Xu 2008.

prediksi mengatakan sebaliknya.²⁰ Penurunan sektor pertanian dan kebangkitan manufaktur telah mengubah distribusi tenaga kerja di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah baru sejak pertengahan abad ke-20 di Asia Selatan dan Afrika Sub-Sahara, dan lama sebelumnya di Asia Timur dan Amerika Latin. Migrasi tenaga kerja dari wilayah pedesaan tertinggal ke daerah maju tetap merupakan perpindahan internal yang dominan di sebagian besar dunia berkembang,²¹ kecuali di Amerika

Latin, di mana perpindahan antarkotalah yang paling dominan.²² Migrasi desa-ke-desa, yang sulit untuk didokumentasikan, sebagian besar diabaikan.²³

Migrasi dari wilayah pedesaan ke perkotaan telah mendapat sorotan sejak pertengahan tahun 1970-an, khususnya di negara-negara Asia Selatan dan Timur, di mana sektor manufaktur dan jasa bertumbuh cepat. Di India, di mana perpindahan dari wilayah pertanian pedesaan miskin ke kaya secara historis merupakan bentuk migrasi internal

KOTAK 5.1. *Mobilitas tenaga kerja regional telah menurun di Afrika Sub-Sahara*

Tingkat migrasi tertinggi tenaga kerja dalam kawasan berkembang adalah di Afrika Sub-Sahara, tetapi ia telah mengalami penurunan sejak tahun 1960-an. Lebih dari 60 persen emigran dari negara-negara Sub-Sahara pindah ke negara lain dalam kawasan tersebut. Tingginya tingkat pergerakan tenaga kerja dalam kawasan ini relatif terhadap kawasan-kawasan lain di dunia sebagian merupakan konsekuensi dari banyaknya perbatasan darat langsung, tetapi juga bersifat relatif terhadap permeabilitas (ketertembusan) batas-batas ini serta sulitnya memonitor arus orang yang melaluinya, terlepas dari adanya banyak larangan legal.

Kaum migran merepresentasikan 3,5 persen dari populasi Afrika Sub-Sahara pada tahun 1960, tetapi angka ini tinggal 2,3 persen pada tahun 2000. Pada tahun 1960, stok migran relatif terhadap populasi jauh lebih tinggi di Afrika bagian Selatan daripada di belahan-belahan lain dari kawasan tersebut, tetapi kini ia telah turun sehingga setara dengan level migran di Afrika Barat (lihat tabel di bawah). Di Afrika Timur dan Afrika Tengah, stok migran telah menurun secara signifikan.

Migrasi lintas batas sukarela di Afrika Sub-Sahara dimotivasi oleh alasan yang sama dengan yang mendorong orang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain di dalam negara yang sama: untuk mengejar kesempatan kerja dan untuk mendiversifikasi risiko pada pendapatan. Malahan, rationale ekonomis perpindahan dari daerah tertinggal ke daerah maju di negara yang sama nyaris tidak dapat dibedakan dari perpindahan ke negara lain di kawasan yang sama di Afrika Sub-Sahara, di mana perpindahan ini terjadi pada jarak yang relatif dekat dan sebagian besarnya tak termonitor. Akan tetapi, banyak migran juga berpindah lintas negara dengan adanya perjanjian formal antarnegara. Sejak tahun 1960-an, serangkaian perjanjian bilateral dan multilateral telah dibuat dalam

upaya untuk menarik sebanyak mungkin manfaat sekaligus memonitor mobilitas tenaga kerja dalam kawasan regional yang sama tersebut.

Di Afrika Barat, pemerintah-pemerintah nasional telah berusaha mengelola perpindahan penduduk dalam Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Barat (ECOWAS, *Economic Community of West African States*), yang memiliki pengaruh amat besar pada arus dan komposisi migrasi di Afrika Sub-Sahara. Didirikan pada tahun 1975, ECOWAS berisi sebuah protokol yang memungkinkan perpindahan orang secara bebas dan hak untuk memiliki rumah tinggal dan tempat usaha bagi warga negara anggota-anggotanya.

Komunitas Pembangunan Afrika Selatan (SADC, *Southern African Development Community*), sebuah aliansi longgar dari sembilan negara di Afrika Selatan yang dibentuk pada tahun 1980, mengoordinasi proyek-proyek pembangunan yang dimaksudkan untuk mengurangi dependensi ekonomi pada negara Afrika Selatan selama era Apartheid. Dalam aliansi ini, salah satunya diatur soal arus tenaga kerja antarnegara-negara anggotanya. Kekerasan anti-imigran yang baru-baru itu meletus di Afrika Selatan merupakan langkah mundur bagi integrasi dan migrasi regional.

Kenya, Tanzania, dan Uganda telah membentuk Komunitas Afrika Timur (EAC, *East African Community*), sebuah

organisasi antarpemerintah untuk kerja sama antarateritori yang akarnya sudah ada sejak masa sebelum kemerdekaan pada tahun 1948. EAC, yang semakin kuat sebagai kerangka integrasi ekonomi sejak 1999, belum lama ini memperkenalkan paspor dan pas sementara khusus Afrika Timur guna mempercepat arus perpindahan tenaga kerja.

Pergerakan tenaga kerja lintas batas negara di kawasan Afrika Sub-Sahara harus didorong. Selama masa kontraksi ekonomi, para pembuat kebijakan di negara-negara ini merasakan tekanan politik xenofobis yang sama sebagaimana dialami oleh pemerintah negara-negara kaya yang mencoba melindungi para pekerja pribumi sembari, pada saat yang sama, mengurangi layanan publik yang diberikan kepada orang-orang nonpribumi. Belum sampai sepertiga dari pemerintah negara-negara di Afrika Sub-Sahara telah meratifikasi Konvensi Internasional tentang Perlindungan terhadap Hak-hak Para Pekerja Migran dan Anggota Keluarga Mereka. Untuk sepenuhnya mampu mengambil manfaat dari mobilitas tenaga kerja demi pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat yang disertai konvergensi di segenap negara di kawasan Afrika Sub-Sahara, ada banyak hal yang harus dilakukan untuk menyambut para migran dan membuka berbagai saluran bagi arus remiten ke negara-negara asal mereka.

Sumber: Lucas 2006.

Stok migran Afrika Sub-Sahara per 1.000 penduduk, menurut kawasan regional, telah turun sejak tahun 1960

Kawasan	1960	1970	1980	1990	2000
Afrika Timur	3,73	31,6	35,3	31,2	17,9
Afrika Tengah	40,7	44,2	35,9	20,6	16,0
Afrika Selatan	49,7	40,6	33,3	34,5	30,6
Afrika Barat	28,0	27,3	34,6	28,5	30,0
Afrika Sub-Sahara	35,6	32,8	35,0	29,0	23,0

Sumber: Lucas 2006.

yang dominan, perpindahan dari desa ke kota telah meningkat dengan tajam dalam beberapa tahun terakhir. Migrasi dari negara bagian Bihar di India yang

miskin telah meningkat dua kali lipat sejak tahun 1970-an, terutama ke kota-kota, dan bukan ke berbagai negara bagian di Barat Laut yang makmur

karena pertanian, seperti dulu lagi. Di Bangladesh, dua pertiga seluruh migrasi dari wilayah pedesaan adalah ke kota. Di Cina, dengan lebih longgarnya larangan domisili, migrasi dari wilayah-wilayah pedesaan yang agrikultural ke perkotaan kini mendominasi (lihat Kotak 5.3).

Ukuran migrasi internal yang seragam jarang ada. Oleh karena hanya terdapat beberapa survei rumah tangga yang secara teratur memantau mobilitas tenaga kerja, dan pertanyaan yang diajukan mengenai migrasi beragam, indikator terbanding dapat dikalkulasi untuk beberapa negara saja. Pertanyaan-pertanyaan seputar migrasi lebih dimungkinkan untuk diajukan di negara-negara yang mengalami perpindahan tenaga kerja dalam jumlah besar dan yang pemerintahnya memiliki perhatian besar pada isu ini. Di antara negara-negara yang terdaftar di Tabel 5.3, misalnya, terdapat beberapa negara stabil (semacam Argentina dan Kosta Rika) di mana migrasi lebih mencerminkan motif-motif ekonomi, dan juga negara-negara yang belum lama mengalami konflik (seperti Bosnia dan Herzegovina, Republik Demokratik Kongo, Rwanda, dan Sierra Leone) di mana mobilitas internal juga dipicu oleh keinginan untuk melarikan diri dari ancaman kekerasan.

Keterampilan—motor migrasi internal dan internasional

Hiruk-pikuk tenaga kerja yang bisa disandingkan dengan migrasi dari Eropa pada peralihan abad ke-20 belum terjadi, dan mungkin tidak akan pernah terjadi lagi. Namun, tidak seperti arus tenaga kerja tidak terampil, migrasi tenaga kerja terampil—yang memiliki modal manusia—mengalami peningkatan. Globalisasi dan kebijakan migrasi selektif memudahkan tenaga kerja terampil

KOTAK 5.2. *Migrasi lintas batas nasional didukung di Subkawasan Mekong Besar*

Subkawasan Mekong Besar (SMB), dengan jumlah penduduk 315 juta jiwa, terdiri atas Kamboja, Republik Demokratik Rakyat Laos, Myanmar, Thailand, Vietnam, serta provinsi Guangxi dan Yunnan di Cina. Terlepas dari disparitas yang mencolok dalam pembangunan ekonomi di antara anggota-anggotanya, subkawasan ini sangat dinamis, dengan tingkat pertumbuhan tahunan rata-rata di atas 6 persen dalam beberapa tahun terakhir.

Upah yang lebih tinggi, pertumbuhan yang lebih cepat, dan iklim sosial dan politik yang lebih baik di Thailand menarik orang yang berusaha melepaskan diri dari lilitan kemiskinan mereka di Kamboja, Laos, dan Myanmar. Bagi Thailand, migran dari negara-negara tersebut merupakan lumbung tenaga kerja yang murah dan fleksibel yang mampu mendongkrak daya saing dalam beberapa sektor perekonomiannya. Thailand sendiri diperkirakan mendapat 1,5 sampai 2 juta migran reguler dan nonreguler dari SMB. Menghapuskan mereka akan menurunkan PDB Thailand sebesar sekitar 0,5 persentase poin per tahun.

Menurut beberapa estimasi, lebih dari setengah migran yang memasuki Thailand memegang dokumen legal dan kemudian tinggal lebih dari waktu yang ditetapkan (*overstay*), sehingga menjadi ilegal. Kaum migran tersebut masih muda, berada pada usia kerja, dan laki-laki. Yang berasal dari Myanmar, secara rata-rata, lebih tertinggal pendidikan dan pengetahuannya daripada mereka yang tetap tinggal di dalam negeri, mengindikasikan sebuah dorongan untuk bermigrasi, atau seleksi diri yang bersifat negatif. Akan tetapi, seleksi diri positif ada di antara para imigran dari Kamboja,

yang memiliki tingkat pendidikan sedikit lebih tinggi daripada penduduk negara tersebut.

Remiten dari Thailand ke Kamboja, Laos, dan Myanmar diperkirakan berjumlah \$177 sampai \$315 juta setahun. Di Kamboja, remiten ini penting bagi 91 persen rumah tangga yang diwawancarai di salah satu provinsi asal utama kaum migran.

Namun demikian, sebagian besar migrasi ini masih bersifat nonreguler dan ilegal, meningkatkan kerentanan kaum migran sendiri, yang mayoritasnya tidak menggunakan layanan sosial karena takut dideportasi. Salah satu permasalahan terbesarnya adalah memastikan akses ke pendidikan bagi anak-anak, yang juga mendapatkan tingkat perawatan kesehatan yang rendah. Untuk alasan yang sama sehingga kaum migran dewasa jarang mendapatkan perawatan kesehatan yang memadai, anak-anak kaum migran pun jarang memperoleh vaksinasi.

Terlepas dari berbagai manfaat yang ditawarkan mobilitas tenaga kerja tersebut, upaya untuk memfasilitasi arus orang yang legal lambat. Negara-negara asal biasanya kurang memiliki kapasitas untuk mengelola ekspor tenaga kerja massalnya dan untuk melindungi hak-hak warganya di luar negeri. Negara-negara tujuan memiliki kerangka hukum migrasi lemah, yang sering kali diimplementasikan secara tergesa-gesa sebagai sebuah respons "*after-the-fact*" terhadap kaum migran yang jumlahnya besar. Ketiadaan kerangka hukum dan kebijakan yang mencukupi, yang biasa dijumpai di kawasan berkembang semacam itu, meningkatkan biaya (risiko) migrasi dan memangkas manfaatnya.

Sumber: Bank Dunia 2006e.

untuk bermigrasi dalam lingkup negara maupun lintas batas nasional.

Di dalam negeri, tingkat pendidikan terus menjadi faktor penentu dari siapa yang pindah dan siapa yang tidak—

KOTAK 5.3. *Dari memfasilitasi ke melarang dan kemudian ke memfasilitasi (lagi) mobilitas tenaga kerja di Cina*

Pada paruh kedua abad ke-20, Cina menjalankan kebijakan migrasi internal paling aktif yang pernah ada, yang pada awalnya membawa manfaat ekonomi besar, tetapi semakin lama justru menjadi penghambat bagi pertumbuhan dan pembangunan. Kini, kebijakan tersebut berubah kembali.

Pada tahun 1950-an, pemerintah berusaha menstimulasi industrialisasi melalui berbagai kebijakan yang mendorong urbanisasi cepat. Keluarga diberi insentif untuk pindah ke kota, dan para pekerja pedesaan merespons secara berbondong-bondong, menjawab permintaan untuk berperan serta dalam rekonstruksi dan pengembangan industri. Akibatnya, penduduk perkotaan Cina pada tahun 1953 telah naik sepertiganya, menjadi 78 juta jiwa. Pembangunan Lima Tahunan Pertama (1953-58) mendorong pembangunan kota, menciptakan kekuatan yang menarik orang datang ke kota, yang dibarengi dengan kolektivisasi pertanian dan pembentukan sistem komunal.

Oleh karena tanggapan berupa arus orang dari pedesaan jauh melebihi dari yang diperkirakan, pemerintah berusaha menghentikannya, menyentralisasi perekrutan, membatasi perjalanan, dan

mengurangi jatah makanan di perkotaan. Akan tetapi, langkah-langkah ini gagal untuk memperlambat arus pekerja yang meninggalkan pedesaan, dan tekanan di kota begitu kuat sampai pemerintah melakukan mobilisasi untuk mengembalikan jutaan orang ke pedesaan. Kemudian, dengan Lompatan Besar Ke Depan (1958-60), pemerintah meninggalkan segenap upayanya untuk mengontrol arus tenaga kerja, sekali lagi berusaha mengakselerasi pembangunan industri, mendorong orang untuk datang kembali ke kota. Pada tahun 1960, populasi perkotaan Cina telah meningkat dua kali lipat dari jumlahnya pada tahun 1949.

Pada tahun 1960-an dan paruh pertama tahun 1970-an, penduduk perkotaan menurun, sebagai salah satu konsekuensi dari relokasi kaum intelektual dan elit perkotaan ke pedesaan selama Revolusi Kebudayaan (1966-76). Lalu, dengan perubahan kebijakan yang tiba-tiba pada tahun 1976, arus orang ke kota kembali meningkat.

Pada awal tahun 1980-an, pemerintah sangat khawatir dengan laju urbanisasi. Walaupun migrasi dari desa ke kota hanya bertanggung jawab terhadap 20 persen pertumbuhan kota-kota di Cina dari tahun

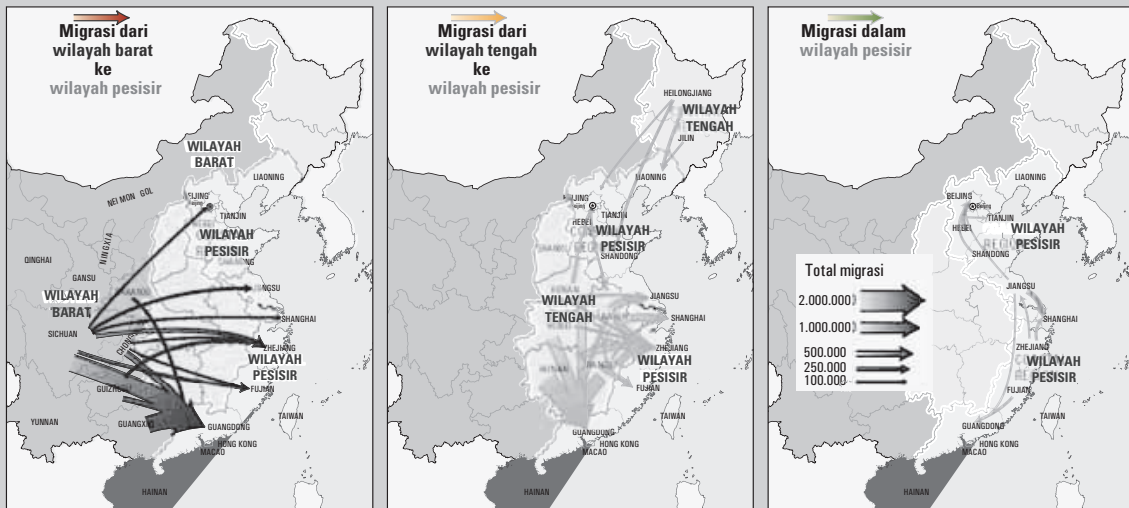
1949 sampai 1980, kenyataan mengenai sangat tidak memadainya lagi infrastruktur dan layanan sosial di Shanghai dan Beijing menjadi perhatian besar para pembuat kebijakan.

Sistem pendaftaran rumah tangga "hukou" menjadi perangkat kebijakan terpenting untuk mengatur arus pekerja ini. Sistem ini mencakup empat aspek berikut.

- Migrasi, khususnya ke wilayah-wilayah perkotaan, hanya diizinkan bila sesuai dengan pembangunan ekonomi.
- Migrasi desa-ke-kota harus dikontrol secara ketat.
- Perpindahan antarwilayah dengan jumlah populasi yang seimbang tidak perlu dikontrol.
- Arus dari wilayah yang lebih besar ke yang lebih kecil atau antarwilayah pedesaan harus didorong.

Dengan *hukou*, setiap individu di Cina memiliki satu tempat tinggal resmi, dan dokumen yang memverifikasi hal itu berfungsi mirip dengan paspor. Orang diizinkan bekerja secara legal, menerima jaminan sosial yang mencakup layanan kesehatan, dan akses ke pembagian jatah makanan hanya di tempat

Pertumbuhan dan konsentrasi industri Cina disertai dengan arus migrasi tenaga kerja antarwilayah yang masif
ARUS MIGRASI ANTARPROVINSI KE DAERAH PESISIR 1995-2000



Sumber: Huang dan Luo 2008, menggunakan data dari Sensus Populasi Cina, akan terbit.

KOTAK 5.3. *Dari memfasilitasi ke melarang dan kemudian ke memfasilitasi (lagi) mobilitas tenaga kerja di Cina (lanjutan)*

tinggal mereka. Perubahan dalam tempat tinggal yang resmi hanya diberikan dengan izin khusus, serupa dengan visa yang, dalam kasus ini, diberikan oleh otoritas lokal. Akan tetapi, bentuk-bentuk tertentu dari migrasi temporer yang legal dimungkinkan untuk memenuhi perubahan dalam permintaan akan tenaga kerja.

Seiring dengan perubahan dalam preokupasi pemerintah Cina terhadap masalah perkotaan dan pertumbuhan laju urbanisasi, sistem *hukou* mengalami pengetatan atau pelanggaran—sebagai misal, dengan melonggarnya persyaratan tempat tinggal untuk menerima jatah makanan atau diperpanjangnya hak bagi kaum migran temporer. Meski ada kontrol, tataran pelaksanaan yang lemah memungkinkan arus pekerja migran yang besar ke kota-kota untuk tinggal di sana dengan status “temporer”. Malahan, dalam 30 tahun terakhir, permintaan akan angkatan kerja untuk menggerakkan

kinerja pertumbuhan Cina yang spektakuler telah sangat banyak bergantung pada para migran yang menurut hukum bersifat temporer, namun dalam kenyataannya menjadi penghuni tetap kota.

Dewasa ini, perpindahan orang dari wilayah pedesaan ke kota kembali meningkat. Satu dari lima tenaga kerja pedesaan bermigrasi, dan kaum migran menyusun sepertiga dari angkatan kerja perkotaan. Pada tahun 2005, rata-rata pendapatan di kota tiga kali lipat dari rata-rata di desa. Mekanisasi pertanian juga menghasilkan surplus tenaga kerja pedesaan. Selain itu, industri Cina selalu membutuhkan tenaga kerja bertingkat keterampilan rendah.

Menyadari manfaat pertumbuhan dari memberi ruang pada tenaga kerja untuk berpindah secara bebas, pemerintah, dalam waktu beberapa tahun terakhir, telah melonggarkan sistem *hukou*, dan bahkan memfasilitasi migrasi. Larangan migrasi

telah dikurangi. Pasar tenaga kerja telah menjadi lebih efisien. Keputusan mobilitas jauh lebih responsif terhadap faktor-faktor ekonomi.^a Dimulai dengan rintisan di beberapa kotamadya, kaum migran dari wilayah pedesaan akan diberi akses ke layanan kesehatan dan jaring pengaman sosial, ke pelatihan, informasi pasar tenaga kerja, dan bantuan pencarian kerja, serta ke bantuan hukum jika terjadi pelanggaran oleh pihak pengusaha.

Kajian mutakhir menunjukkan bahwa berbagai larangan itu telah mengakibatkan kerugian: banyak kota di Cina lebih kecil daripada yang seharusnya.^b Di banyak area seperti Chengdu dan Chongqing, pemerintah kembali memfasilitasi migrasi desa-kota yang cepat (lihat Bab 7).

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Poncet, 2006.
b. Au dan Henderson, 2006a.

tentunya dari wilayah pedesaan ke perkotaan. Orang yang berpendidikan lebih tinggi punya kemungkinan lebih besar untuk bermigrasi di dalam negara mereka sendiri (lihat Figur 5.4 dan 5.5).²⁴ Banyak kaum migran musiman dengan tingkat pendidikan rendah atau sama sekali tidak mempunyainya juga melakukan migrasi.²⁵ Namun, pendidikan mendorong laju mobilitas tenaga kerja, dengan membuka kesempatan kerja lebih banyak dan membuat kaum migran memiliki pilihan lebih spesifik.²⁶

Pendidikan juga meningkatkan kemungkinan orang untuk pindah ke luar negeri. Migrasi internasional tenaga kerja terampil relatif terhadap tenaga kerja tidak terampil terus mengalami peningkatan sejak tahun 1970-an di semua kawasan dunia berkembang (lihat Figur 5.6). Proporsi tertinggi emigran terampil (sebagai persentase angkatan

kerja terdidik) adalah di Afrika, Karibia, dan Amerika Tengah. Banyak negara di kawasan Amerika Tengah dan kepulauan Karibia yang lebih dari separuh warga lulusan universitasnya bekerja di luar negeri pada tahun 2000, dan hampir 20 persen tenaga kerja terampil telah meninggalkan Afrika Sub-Sahara.²⁷ Hal ini bisa dijadikan bukti bahwa sumber daya manusia menjadi semakin mobil secara internasional—atau bahwa kebijakan migrasi “selektif” di negara-negara kaya menghasilkan bias dalam komposisi migrasi internasional kepada mereka yang terampil saja. Akan tetapi, peningkatan dalam migrasi tenaga kerja terampil disebabkan oleh tingkat pendidikan yang lebih tinggi di seluruh dunia, khususnya di negara-negara yang mengirim mayoritas migran internasional. Dalam pengertian relatif, perpindahan tenaga kerja terampil lintas

Tabel 5.3 Tingkat mobilitas tenaga kerja kerja sangat beragam di kawasan-kawasan dunia berkembang

Negara dan tahun survei (diperingkat menurut stok migran)	Migran internal (% populasi usia kerja)	Migran saat ini (di bawah lima tahun, % dari populasi usia kerja total)	Migran saat ini (% migran internal)
Bosnia dan Herzegovina 2001	52,5	12,8	24,5
Paraguay 2001	39,0	7,3	18,7
Bolivia 2005	37,7	5,0	13,3
Maroko 1998	33,4	6,0	18,1
Azerbaijan 1995	33,2	19,4	58,4
Honduras 2003	29,0	5,5	19,2
Venezuela 2004	28,3	3,0	10,7
Republik Dem. Kongo 2005	27,1	7,8	28,9
Republik Dominika 2004	26,9	4,0	14,9
Armenia 1999	24,5	22,4	91,7
Mauritania 2000	24,2	2,9	12,0
Albania 2005	23,9	4,1	17,3
Ekuador 2004	22,7	5,3	23,4
Vietnam 1992	21,9	3,1	14,3
Rwanda 1997	21,5	5,9	27,6
Kolombia 1995	20,1	5,3	26,3
Kosta Rika 2001	19,9	2,5	12,4
Brasil 2001	19,5	3,3	16,7
Sierra Leone 2003	19,0	3,7	19,3
Nikaragua 2001	18,6	3,1	16,9
Guatemala 2006	17,5	3,3	19,1
Haiti 2001	17,5	2,8	15,8
Argentina 2006	17,2	1,4	8,1
Republik Kyrgyzstan 1997	16,2	4,7	29,2
Rumania 1994	15,1	1,9	12,8
Kroasia 2004	14,7	1,2	8,0
Bulgaria 2001	14,3	1,4	10,0
Kamboja 2004	14,2	2,8	19,4
Tajikistan 2003	9,9	1,5	15,7
Mongolia 2002	9,8	0,0	0,4
Kazakhstan 1996	9,3	1,4	14,7
Madagaskar 2001	9,3	0,0	0,0
Mozambik 1996	8,1	0,0	0,2
Malawi 2005	2,7	1,1	43,2
Mikronesia 2000	1,2	0,3	23,6

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, estimasi menggunakan survei-survei rumah tangga.

Catatan: *Migran internal* adalah individu-individu yang tidak bertempat tinggal di distrik yang sama dengan tempat mereka dilahirkan. Definisi ini tidak memasukkan orang yang kembali ke daerah asal sebagai migran—yaitu, orang yang pergi dari tempat mereka dilahirkan di masa lalu, tetapi kembali pada waktu survei. *Migran saat ini* berarti mereka yang bermigrasi dalam lima tahun sebelum tahun survei.

batas nasional tetap cukup konstan sebagai persentase dari stok tenaga kerja terampil di negara-negara asal. Alih-alih sumber daya manusia menjadi lebih mobil, yang terjadi sesungguhnya adalah lebih banyaknya sumber daya manusia yang tersedia, mendorong volume migrasi yang lebih besar.²⁸

Kemajuan telekomunikasi serta bentuk-bentuk teknologi informasi dan komunikasi lain telah memisahkan

mobilitas sumber daya manusia dari mobilitas tenaga kerja. Dalam tren yang kemungkinan akan terus meningkat, lebih banyak jasa dalam proses produksi industri yang berbasis di negara-negara kaya “direlokasi” ke negara-negara berpendapatan rendah dan menengah, di mana sumber daya manusianya lebih murah. Apa yang mulai dengan ekspor pengembangan peranti lunak dan jasa pemeliharaan dari kota Bangalore di

India ke berbagai perusahaan di seluruh penjuru dunia telah berkembang menjadi perdagangan jasa yang besar yang membutuhkan beragam keterampilan—dari komunikasi pelanggan yang sederhana, terutama dari negara-negara seperti India dan Filipina di mana bahasa Inggris dipakai secara luas, hingga pembukuan keuangan, dan pemeliharaan komputer. Namun demikian, belum ada cukup bukti bahwa ekspor sumber daya manusia “nonlahiriah” melalui jaringan telepon dan Internet itu akan mampu menggantikan arus tenaga kerja terampil. Akan tetapi, dengan menciptakan kemungkinan untuk memisahkan sumber daya manusia dari tenaga kerja, teknologi informasi dan komunikasi telah lebih jauh meningkatkan mobilitas keterampilan relatif terhadap orang.

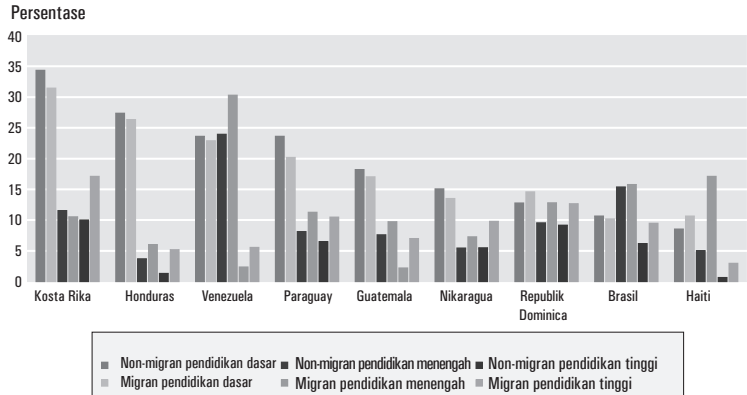
Mobilitas tenaga kerja: belajar dari satu generasi analisis

Sampai belum lama ini, dua aliran literatur ekonomi—migrasi tenaga kerja dan pertumbuhan ekonomi, masing-masing dengan dampak yang besar pada para pembuat kebijakan di negara berkembang—telah berjalan dalam lajur yang berbeda dan terpisah. Akan tetapi, sebagaimana ditunjukkan dalam argumen dan bukti tentang ekonomi aglomerasi di Bab 4, dua fenomena ini sejatinya saling terkait secara erat di dunia nyata. Mobilitas tenaga kerja dan migrasi sukarela merupakan sisi manusiawi dari cerita aglomerasi.

Seperti pada perusahaan, ekonomi lokalisasi dan urbanisasi muncul dari limpahan pengetahuan antarorang yang tinggal pada jarak yang berdekatan (dalam proksimitas). Oleh karena alasan ini, orang sering kali lebih produktif secara ekonomi manakala berada bersama orang lain, khususnya untuk mereka

Figur 5.4 Di Amerika Latin dan Karibia, kaum migran internal lebih terdidik daripada mereka yang tidak bermigrasi

Tingkat pendidikan yang dicapai/dituntaskan. Perbandingan antara Migran Internal dan Non-migran di Tempat Asal pada Waktu Migrasi Internal



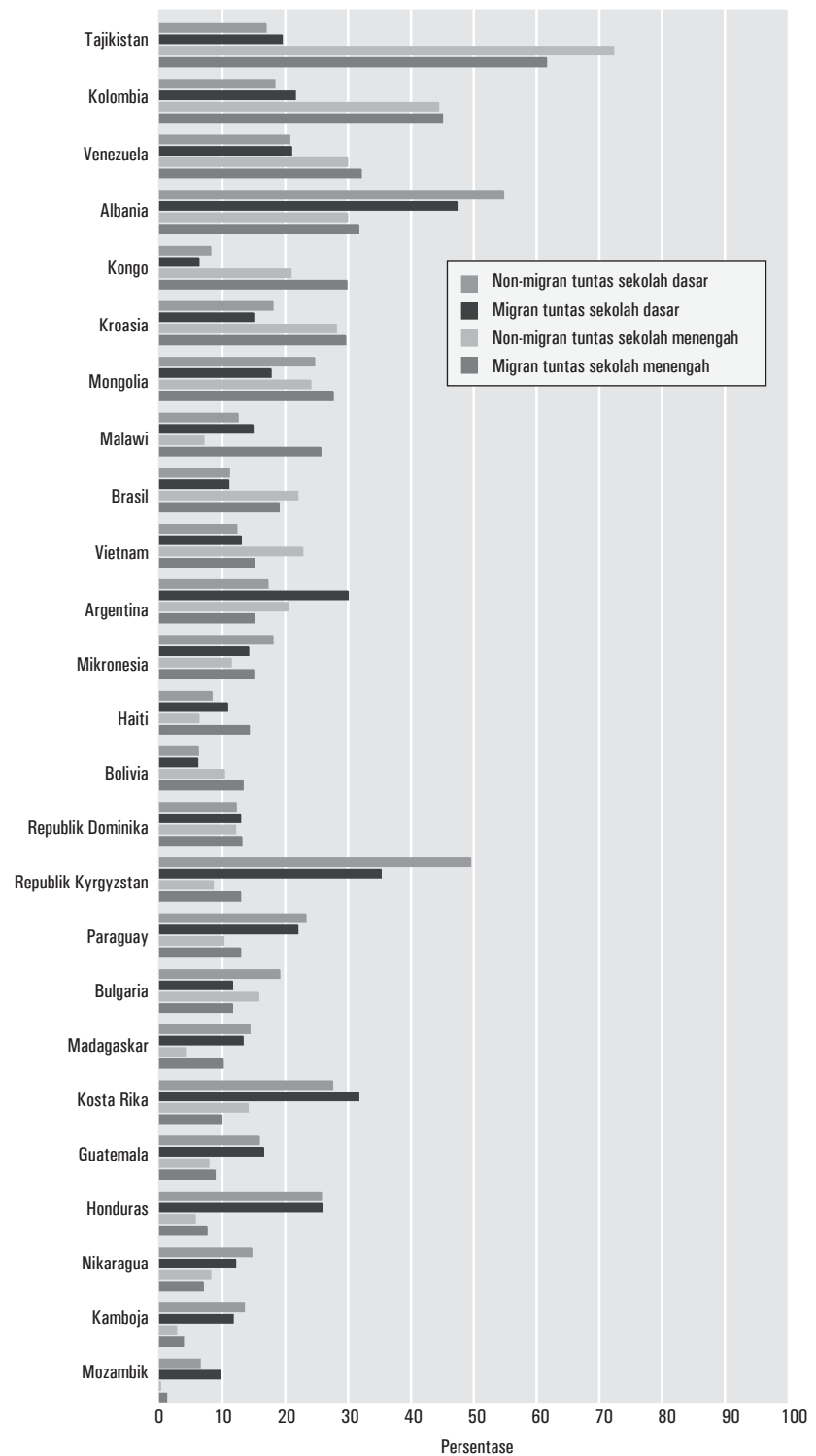
Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan survei-survei rumah tangga terpilih.

yang memiliki keterampilan. Migrasi dan aglomerasi saling menegaskan. Entah ini adalah aglomerasi di tempat-tempat maju dalam suatu area geografis, di wilayah-wilayah maju dalam suatu negara, atau di negara-negara maju dalam suatu kawasan, sumber daya manusia mengalir ke berbagai tempat yang secara ekonomis lebih maju atau menguntungkan. Dalam skala yang sangat spasial, migrasi merupakan cara orang yang berinvestasi pada pendidikan dan keterampilan memperoleh keuntungan dari investasinya.

Satu wawasan penting dalam literatur aglomerasi—bahwa sumber daya manusia memperoleh keuntungan yang lebih tinggi di mana jumlahnya banyak—kurang diperhatikan oleh literatur tentang migrasi tenaga kerja. Terokupasi oleh masalah pengangguran dan kekumuhan di kota-kota di Selatan yang berkembang dengan cepat, penelitian awal mengenai migrasi tenaga kerja menganjurkan pelarangan.²⁹ Banyak pemerintah yang bertindak berdasar anjuran ini, mengembangkan berbagai kebijakan yang membatasi migrasi, tetapi dampaknya kecil saja: arus orang dari desa ke kota dan dari provinsi tertinggal ke yang maju, terus

Figur 5.5 Kaum migran internal lebih terdidik daripada para pekerja di tempat di mana mereka pindah

Perbandingan antara pekerja migran dan non-migran di tempat tujuan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan survei-survei rumah tangga terpilih.

berlangsung. Satu-satunya dampak larangan tersebut adalah hilangnya kesempatan untuk pertumbuhan ekonomi dan melambatnya konvergensi dalam standar hidup antara wilayah yang maju dan tertinggal.

Meningkatnya pengembalian pada skala dan limpahan dari pengelompokan—khususnya limpahan sumber daya manusia—menegaskan hasil pertumbuhan dan kesejahteraan dari berbagai kebijakan yang memfasilitasi perpindahan tenaga kerja dari wilayah tertinggal ke wilayah maju. Implikasinya bagi kebijakan sangat besar. Alih-alih merupakan suatu gelombang yang bersifat destruktif bagi umat manusia, membengkaknya arus orang dari desa ke kota dapat menjadi pendongkrak bagi pertumbuhan ekonomi dan konvergensi kesejahteraan. Bergerak dari skala spasial lokal, ke tingkat nasional, dan kemudian internasional, keuntungan dari pengelompokan sama—dan persoalan yang dihadapi oleh para pembuat kebijakan bertambah kompleks. Secara sederhana, pemerintah tidak ingin kehilangan orang dan sumber daya manusia.

Teori ekonomi saat ini mengakui bahwa pemerintah semestinya tidak menghalangi atau menahan orang. Daya tarik aglomerasi di tempat-tempat yang menawarkan kemakmuran hidup terlalu kuat untuk dilawan oleh kekuatan lain. Aspek lain dari daya tarik aglomerasi telah banyak dikaji oleh para ekonom, tetapi sering kali diabaikan oleh pemerintah. Kaum migran yang pindah ke kota, ke wilayah yang lebih maju, atau ke negara lain yang lebih kaya jarang yang kemudian memutuskan hubungan sama sekali dengan tempat asal mereka. Sebagian

KOTAK 5.4. *Kebijakan ketenagakerjaan dan sosial menghambat migrasi di Eropa Timur—tidak baik bagi pertumbuhan*

Migrasi internal mengalami peningkatan di beberapa negara di Eropa Timur dan Asia Tengah pada awal transisi dari perekonomian terpimpin. Akan tetapi, ini hanya menjadi fenomena sesaat. Sebagian besar peningkatan yang tiba-tiba dalam migrasi di Persemakmuran Negara-negara Merdeka ini tampaknya didorong oleh kembalinya orang ke kampung halaman etnis mereka dan perginya para pekerja dari wilayah-wilayah di mana mereka dikirim oleh pemerintah pusat. Lebih dari 1 juta orang melakukan relokasi dari Siberia dan Rusia Utara dan Timur Jauh ke belahan Federasi Rusia yang lebih tengah, sekitar 12 persen dari populasi di area ini.

Perpindahan ini mungkin memiliki motif dan caranya sendiri. Migrasi telah melambat terlepas dari kesenjangan pendapatan dan kualitas hidup. Kaum migran internal di Republik Ceko, Polandia, dan Republik Slovakia merepresentasikan tak sampai 0,5 persen dari populasi usia kerja, jauh di bawah dari 1,5 persen di Jerman dan hampir 2,5 persen di Prancis, Belanda, dan Inggris.

Orang pada usia kerja di wilayah-wilayah Eropa yang secara ekonomis miskin tidak mau pindah terutama karena berbagai tunjangan menganggur dan bantuan sosial yang mengurangi tekanan untuk bermigrasi dari daerah tersebut. Menurut asuransi masa menganggur Polandia, pekerja yang memenuhi syarat memperoleh tunjangan yang lumayan selama kurun waktu yang berkisar dari enam bulan di wilayah-wilayah dengan tingkat pengangguran rendah hingga 18 bulan di area dengan tingkat pengangguran yang tinggi. Selain itu,

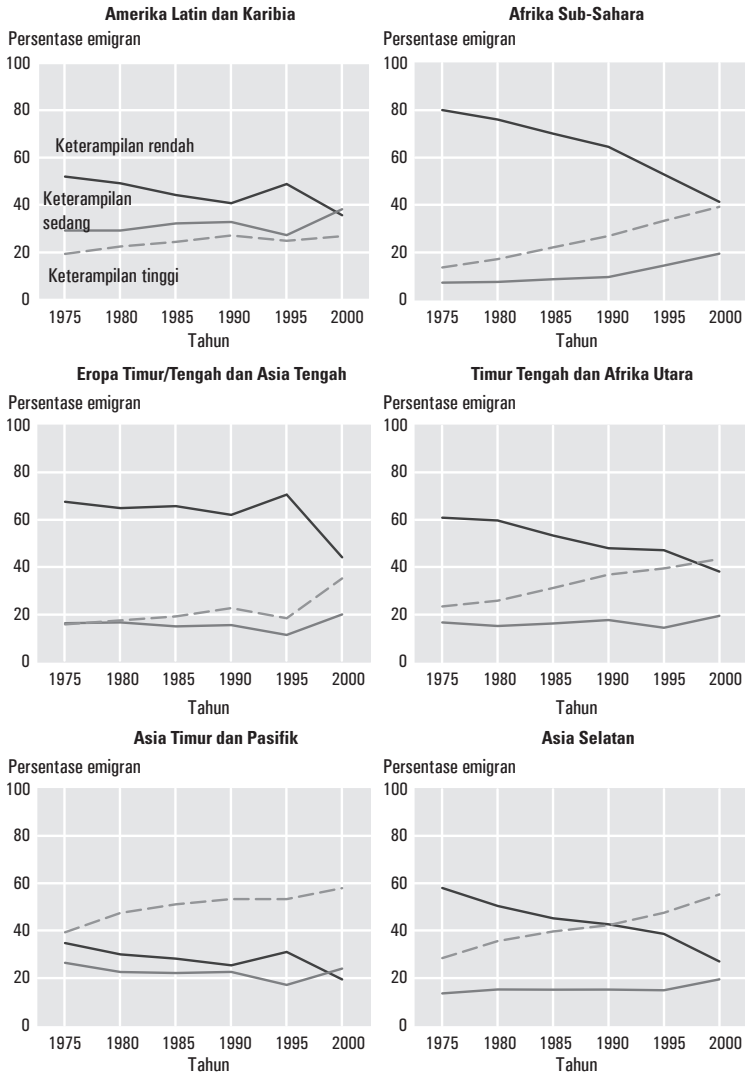
pekerja menganggur yang sudah mendekati usia pensiun berhak menerima tunjangan prapensiun. Rumah tangga-rumah tangga yang memiliki pendapatan rendah juga berhak mendapatkan tunjangan bantuan sosial berjaminan. Kebijakan perumahan membuat orang tambah malas bermigrasi. Selama masa transisi, rumah-rumah biasanya diserahkan kepada penghuninya pada biaya yang sangat rendah atau malah gratis. Jadi, biaya tinggal di rumah sendiri rendah. Pada waktu yang sama, kontrol sewa semakin membuat orang enggan membangun rumah baru, mengerek biaya perumahan di kawasan-kawasan yang secara ekonomi sedang meluas. Biaya perumahan yang tinggi di tempat yang secara ekonomi makmur dapat merongrong pendapatan yang mungkin diharapkan pekerja migran dari migrasi.

Yang juga menghambat migrasi adalah upah minimum seragam yang tanpa memerhatikan biaya hidup, perjanjian daya tawar kolektif, dan hukum perlindungan kerja. Di kawasan-kawasan lain di mana ekonomi informal lebih dominan, regulasi pasar tenaga kerja tidak begitu mengikat. Akan tetapi, di perekonomian yang dulunya terpimpin di Eropa Tengah dan Timur, upah minimum dan regulasi perlindungan kerja penting. Di Polandia, di mana upah minimumnya relatif tinggi, penetapan standar nasional tampaknya menghalangi migrasi pekerja dari wilayah-wilayah yang secara ekonomis miskin. Di kawasan-kawasan lain, di mana upah minimum legal relatif rendah, hal itu tampaknya tidak memiliki pengaruh yang sama terhadap mobilitas tenaga kerja internal.

Sumber: Dillingner 2007, Paci, dkk. 2007.

besar migran menjalin hubungan yang erat dan aktif dengan komunitas asal mereka dan mengirimkan remiten, dan yang mereka berikan lebih dari

Figur 5.6 Migrasi dari negara-negara berkembang semakin didominasi tenaga kerja terampil



Sumber: Docquier 2006.

sekadar remiten. Mereka menyediakan informasi dan bantuan teknis, harapan akan pemerintahan yang lebih baik, dan hubungan dengan pasar-pasar terkemuka. Pemerintah-pemerintah negara asal yang membuat kebijakan yang tepat dapat menangkap peluang positif ini untuk pertumbuhan yang lebih pesat dan konvergensi yang lebih cepat dalam standar hidup.

Teori migrasi saat ini menyadari keuntungan dari aglomerasi

Gagasan para ekonom mengenai apa yang memotivasi orang untuk pindah dan apa arti dari perpindahan semacam itu berasal dari teori pertumbuhan ekonomi dan konvergensi. Entah dibahasakan dalam sebuah kerangka klasik³⁰ atau dalam model mutakhir “pertumbuhan endogenus”,³¹ di mana orang bebas untuk pindah, mereka akan pindah untuk mencari lokasi-lokasi yang menawarkan upah yang lebih tinggi. Oleh karena upah yang tinggi di tempat tujuan mencerminkan kelangkaan awal dalam hal pekerja relatif terhadap modal—atau modal awal yang besar per pekerja—kedatangan para migran baru akan memperlambat akumulasi modal per pekerja dan pertumbuhan upah. Sebaliknya, akumulasi modal per pekerja di tempat-tempat yang ditinggalkan kaum migran akan meningkat seiring kepergian mereka, mempercepat pertumbuhan upah bagi para pekerja yang ditinggalkan. Dengan mekanisme ini, pendapatan di lokasi-lokasi yang berbeda diperkirakan pada akhirnya nanti akan mengalami konvergensi,

Teori-teori migrasi tenaga kerja yang pertama berasal dari analisis atas pertumbuhan ekonomi di negara berkembang.³² Teori-teori awal ini membagi perekonomian negara berkembang menjadi sektor pedesaan yang agraris tradisional dan sektor manufaktur modern yang berpusat di perkotaan. Gagasan utamanya adalah bahwa dengan pembangunan ekonomi, khususnya dengan mekanisasi pertanian yang progresif, tenaga kerja di pedesaan selalu berada dalam status surplus. Akan tetapi, di sektor manufaktur modern yang sedang tumbuh tidak. Jadi, di wilayah pedesaan, setiap tambahan tenaga kerja, tak peduli apa talenta bawaannya

atau tingkat pendidikannya, memiliki produktivitas marginal nol, tetapi tiap-tiap dari mereka memiliki potensi produktivitas marginal yang positif di sektor manufaktur. Ini menghasilkan perbedaan dalam hal pendapatan dan menjadi sebuah insentif untuk bermigrasi dari pedesaan ke perkotaan guna bekerja dalam sektor manufaktur. Pertanian menyuplai tenaga kerja dalam jumlah tak terbatas ke manufaktur, dan transfer tenaga kerja antara kedua sektor tersebut berlangsung melalui migrasi desa-kota. Migrasi ini terus terjadi sampai “pengangguran terselubung” di pedesaan terserap sektor manufaktur di wilayah perkotaan.

Perpindahan dari wilayah pedesaan ke perkotaan dianggap baik bila disertai pertumbuhan ekonomi. Dalam apa yang dikenal sebagai kelas model-model migrasi Todaro,³³ kaum migran prospektif memutuskan apakah akan pindah atau tidak dengan membandingkan upah yang diharapkan akan didapatkan di perkotaan dan upah yang mereka peroleh di kampung halaman, setelah memperhitungkan biaya pindah dan mencari kerja.³⁴ Fitur kunci dalam model-model Todaro awal adalah bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi—dan, secara lebih luas, tingkat penciptaan lapangan kerja di sektor manufaktur modern—diasumsikan tetap dan merupakan variabel independen di dalamnya. Kerangka klasik ini—dengan tingkat pertumbuhan ekonomi dan tingkat penciptaan lapangan kerja konstan di sektor manufaktur yang ditentukan secara eksogenus—menjelaskan peningkatan pengangguran urban di kota-kota seperti Nairobi. Namun, ia juga menciptakan apa yang kemudian dikenal sebagai Paradoks Todaro: setiap

kebijakan yang dimaksudkan untuk memperbaiki perekonomian perkotaan dapat mengakibatkan lebih banyak pengangguran urban sebab perbaikan tersebut akan mendorong lebih banyak migrasi dari wilayah-wilayah pedesaan.

Tidak banyak model ekonomi yang memiliki dampak pada para pembuat kebijakan di negara-negara berkembang sebesar teori migrasi tenaga kerja awal ini. Di segenap belahan dunia berkembang, secara khusus di Asia Selatan dan Afrika Sub-Sahara, Paradoks Todaro menjadi landasan bagi disinsentif yang kuat dan bahkan pembenaran bagi larangan untuk perpindahan tenaga kerja.³⁵ Model Todaro menyatakan bahwa pelarangan migrasi internal yang melebihi kapasitas yang ditawarkan sektor manufaktur dapat meningkatkan kesejahteraan nasional sebab output baik dalam pertanian maupun manufaktur dapat dipertahankan pada tataran yang optimal.

Namun demikian, pada akhir tahun 1970-an dan awal tahun 1980-an, para ekonom mulai mempertanyakan model-model klasik ini, sembari menunjukkan berbagai kelemahan dari kerangka Todaro, yang tidak mampu menjelaskan hakikat perpindahan tenaga kerja yang dinamis. Kerangka ini meminimalkan perbedaan pada selera akan risiko di antara para migran prospektif. Ia tidak memperhitungkan perbedaan dalam tingkat pendidikan dan bagaimana hal ini dapat memengaruhi usaha untuk mencari pekerjaan. Ia mengabaikan motivasi yang mendukung dan karakteristik rumah tangga yang memengaruhi pilihan suatu keluarga mengenai siapa yang akan bermigrasi. Kerangka model Todaro ini pun gagal mempertimbangkan kemungkinan

KOTAK 5.5 *Dari Lewis ke Lucas: perspektif ekonomi tentang migrasi telah berubah*

Wawasan ekonomi yang memiliki dampak paling besar terhadap cara para pembuat kebijakan memandang migrasi berasal dari sumber yang sama, dalam teori-teori pertumbuhan ekonomi. Evolusi pemikiran ekonomi mengenai migrasi—dan secara khusus tentang manfaat pertumbuhan dari mengumpulnya tenaga kerja dan talenta di kota—membentang antara dua ekonom pemenang Hadiah Nobel, W. Arthur Lewis dan Robert E. Lucas, Jr.

Lewis meletakkan landasan bagi kajian tentang migrasi tenaga kerja dengan model dua-sektor pertumbuhan ekonomi di negara berkembang. Namun, para teoretikus yang mengkaji pertumbuhan ekonomi sejak Lewis mengambil jalan yang berbeda dari mereka yang menggunakan wawasannya untuk secara sempit berfokus pada migrasi tenaga kerja.

Model-model migrasi klasik yang diinspirasi oleh Lewis mengasumsikan tingkat pertumbuhan ekonomi yang konstan dan ditentukan secara eksogenus. Sebaliknya, para teoretikus pertumbuhan baru—yang diinspirasi oleh pandangan Lucas mengenai adanya limpahan eksternal positif dari pengelompokan sumber daya manusia—menginternalisasi pertumbuhan dalam model-model yang memungkinkan bagi pengembalian pada skala yang meningkat. Teori klasik menganggap bahwa setiap migran tambahan berarti berkurangnya probabilitas keterserapan pada suatu pekerjaan, meningkatnya pengangguran perkotaan, dan naiknya biaya karena kemacetan. Para teoretikus pertumbuhan baru dan pengusung ekonomi aglomerasi urban membayangkan bahwa dalam diri setiap migran tambahan itu ada sumber daya manusia baru untuk menggerakkan mesin aglomerasi pertumbuhan.

Pada tahun 2002, Lucas menjembatani dua pandangan yang berbeda dalam literatur pembangunan ini dalam sebuah kajian teoretis mengenai migrasi dari wilayah pedesaan ke perkotaan di negara-negara berpendapatan rendah

dan menengah.^a Dia menjelaskan transfer tenaga kerja dari sektor tradisional, yang memanfaatkan teknologi intensif tanah, ke sektor modern intensif-sumber daya manusia, dengan potensi pertumbuhan ekonominya yang tak terbatas. Dalam model Lucas, kota adalah tempat di mana para imigran baru dapat mengakumulasi keterampilan yang dibutuhkan oleh teknologi produksi modern. Dalam kesimpulan makalahnya, merujuk pada daya tarik kota yang disebabkan oleh hasil aglomerasi, dia menulis:

“Bahkan di negara-negara pascakolonial yang memiliki tingkat perkembangan cepat, perjalanan dari 90 persen ekonomi pertanian ke 90 persen perkotaan membutuhkan waktu berdasawarsa. Oleh karena setiap orang memiliki opsi untuk bermigrasi lebih awal daripada nanti, sesuatu harus dilakukan dari waktu ke waktu untuk membuat kota sebagai tujuan yang semakin baik.”^b

Wawasan baru dari teori-teori yang mengakui adanya limpahan dari sumber daya manusia yang berkumpul atau mengelompokkan adalah bahwa, meski pengembalian pada skala di sektor pertanian tetap, pengembalian pada skala di sektor manufaktur dan jasa meningkat. Implikasi kebijakan dari menganut satu pandangan dan bukannya yang lain sangat berbeda. Seorang pembuat kebijakan yang menganut pandangan klasik akan melarang perpindahan tenaga kerja dari desa ke kota, baik kecil maupun besar. Sebaliknya, seorang pembuat kebijakan yang menyadari adanya manfaat eksternal dari sumber daya manusia akan melakukan hal yang persis berkebalikan, memfasilitasi migrasi dan pengelompokan, khususnya untuk tenaga kerja yang terampil.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Lucas Jr. 2004.
b. Lucas Jr. 2004.

migrasi untuk mencari pekerjaan di perekonomian informal kota dan daya tarik yang disebabkan terlepas dari sektor manufaktur modern.³⁶

Sejalan dengannya, beberapa ekonom pada pertengahan tahun 1980-an mulai berpikir secara berbeda mengenai pertumbuhan ekonomi, terutama dengan merumuskan ulang bagaimana berbagai model pertumbuhan klasik memandang kemajuan teknis. Sumber daya manusia dan gagasan berbeda dari faktor-faktor produksi lain—mereka menunjukkan pengembalian pada skala yang meningkat.³⁷ Oleh karena pembentukan gagasan dan sumber daya manusia pada dasarnya merupakan aktivitas sosial—mengumpulkan orang dengan cara yang tidak dapat diperbandingkan dengan proses mengakumulasi model fisik—model-model ini dapat menjelaskan mengapa kota penting. Mereka juga dapat menjelaskan mengapa sumber daya manusia dan keuangan tidak pindah dari tempat di mana ia sudah berlimpah—negara kaya, kawasan maju dalam suatu negara, dan kota—ke tempat di mana ia langka—negara miskin, kawasan tertinggal dalam suatu negara, dan komunitas pedesaan.³⁸

Jika ada efek eksternal dari berkumpul atau berkelompoknya sumber daya manusia, kota dapat dengan cepat bergerak dan mempertahankan pertumbuhan ekonomi. Walaupun para pakar perkotaan telah lama memiliki pandangan demikian,³⁹ hal ini masih relatif baru bagi kalangan ekonom. Para peneliti ekonomi perkotaan secara antusias mencoba mengembangkan teori tentang efek eksternal yang positif dari limpahan sumber daya manusia. Kajian-kajian teoretis dan empiris berusaha menghitung seberapa besar dampak peningkatan

stok agregat sumber daya manusia di suatu kota terhadap produktivitas, upah, dan harga tanah.⁴² Bukti mulai terkumpul tentang manfaat sosial pada pendidikan yang terkonsentrasi di wilayah-wilayah geografis tertentu, mendukung argumen tentang lebih baiknya konsentrasi aktivitas ekonomi, jika bukan pengelompokan tenaga kerja secara khusus.⁴³

Argumen-argumen ini tidak dengan sendirinya bisa masuk ke literatur migrasi arus utama sampai peralihan abad ini. Ini mungkin sedikit mengejutkan: asumsi-asumsi mendasar untuk model migrasi klasik berlawanan dengan yang dianut oleh para teoretikus pertumbuhan baru dan mereka yang menekankan ekonomi aglomerasi (lihat Kotak 5.5).

Migrasi, pertumbuhan, dan kesejahteraan: divergensi atau konvergensi?

Dalam dunia dengan pengembalian pada skala yang meningkat, akankah migrasi selektif yang sukarela membawa pada divergensi atau konvergensi ekonomi? Banyak kajian empiris dari negara-negara berkembang dan maju mendukung konsensus baru bahwa pemerintah tidak seharusnya melihat perpindahan penduduk internal sukarela sebagai sebuah ancaman. Malah, migrasi internal menawarkan kepada masyarakat sebuah kesempatan untuk pertumbuhan ekonomi dan konvergensi kesejahteraan.

Berkebalikan dengan konsensus tentang migrasi dalam negeri, keuntungan dan kerugian dari migrasi internasional masih menjadi subjek perdebatan. Pentingnya tempat dalam menentukan keuntungan atas investasi individu dalam sumber daya manusia

secara paling dramatis teramati dalam perbedaan tindakan menyeberang batas nasional bagi pendapatan yang akan diperolehnya. Seorang warga Bolivia dewasa dengan sembilan tahun pendidikan di Bolivia akan mendapatkan sekitar 460 dolar per bulan dalam dolar yang merefleksikan daya beli dengan harga AS. Namun, seseorang dengan latar pendidikan, talenta, dan motivasi yang sama akan memperoleh 2,7 kali lebih banyak bila dia bekerja di Amerika Serikat. Seorang Nigeria yang 8 tahun belajar di Nigeria akan menghasilkan 8 kali lebih banyak jika bekerja di Amerika Serikat alih-alih di negara asalnya. “Premi tempat” ini besar di seluruh penjuru dunia berkembang.⁴² Walaupun manfaat bagi seorang individu untuk bermigrasi dari negara miskin ke negara kaya besar dan jelas, apakah arus tenaga kerja terampil keluar dari negara-negara berkembang akan lebih membantu atau menghambat pertumbuhan dan prospek konvergensi mereka? Hasilnya masih bisa diperdebatkan.

Yang tidak diperdebatkan adalah semakin besarnya volume pendapatan yang dikirimkan sebagai remiten internasional, yang kini melampaui semua arus modal lain yang mengalir ke negara-negara miskin dan berpendapatan menengah. Pada tahun 2007, arus remiten ke banyak negara berkembang lebih besar daripada investasi asing langsung dan ekuitas.⁴³ Jumlah ini barulah aliran remiten yang dapat diamati oleh pemerintah dan para peneliti—sepersekiannya dari yang sesungguhnya dikirimkan melalui berbagai saluran formal dan informal. Memungkinkan arus tenaga kerja terampil dan tidak terampil lintas batas nasional yang lebih bebas akan lebih

mampu mengurangi kemiskinan di negara-negara berkembang daripada kebijakan dan inisiatif mana pun yang lain.⁴⁴

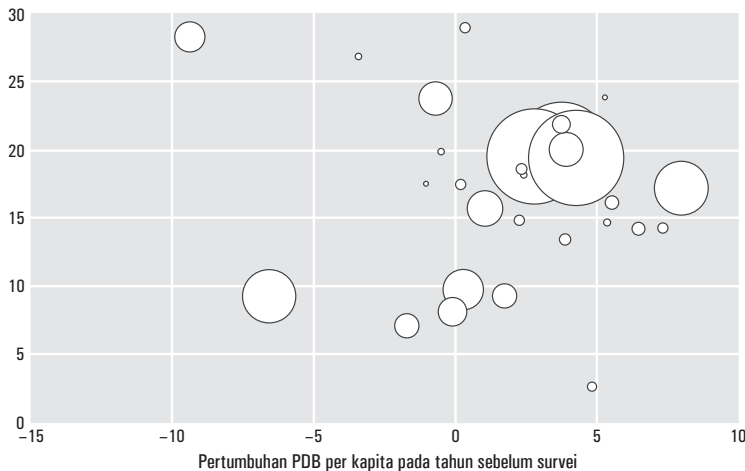
Migrasi tenaga kerja mendorong pertumbuhan. Dalam lingkup domestik, bukti yang semakin banyak menunjukkan bahwa migrasi tenaga kerja mampu meningkatkan prospek pendapatan dari orang yang pindah. Bukti yang sama juga menunjukkan bahwa migrasi tenaga kerja menyumbang bagi pertumbuhan agregat dengan cara memperbaiki distribusi tenaga kerja, yang lalu mendorong konsentrasi. Dengan pengelompokan keterampilan dan talenta, migrasi menciptakan limpahan aglomerasi. Di Inggris, perkiraan premi upah jangka panjang untuk pria yang bermigrasi adalah sekitar 14 persen, dan untuk perempuan sekitar 11 persen.⁴⁵ Premi upah yang berkisar antara 7 sampai 11 persen ditemui di antara kaum migran internal di Amerika Serikat.⁴⁶ Hasil yang diperoleh oleh para migran individual ini kemudian mewujudkan atau menerjemah dalam hasil yang dirasakan

oleh perekonomian secara lebih luas. Di banyak negara, tingkat mobilitas tenaga kerja internal yang tinggi terkait erat dengan periode pertumbuhan ekonomi yang stabil, sebagaimana terjadi di Amerika Serikat dari tahun 1900 sampai 2000,⁴⁷ Brasil dari tahun 1950 hingga 1975,⁴⁸ Jepang dari tahun 1950 sampai 1975,⁴⁹ Korea Selatan dari tahun 1970 sampai 1995,⁵⁰ dan Cina dari tahun 1980 sampai 2005. Di antara beberapa negara berkembang yang memiliki volume migrasi internal dari berbagai survei rumah tangga yang bisa saling dibandingkan, sebuah keterkaitan yang positif ditemukan antara mobilitas tenaga kerja internal dan pertumbuhan ekonomi (lihat Figur 5.7).

Penelitian di Bangladesh, Cina, Filipina, dan Vietnam menunjukkan bahwa migrasi internal telah membantu menggerakkan pertumbuhan.⁵¹ Di Brasil, migrasi internal meningkatkan produktivitas dengan cara memungkinkan para produsen untuk menarik keuntungan dari aglomerasi.⁵² Sebaliknya, di Cina, larangan perpindahan tenaga kerja menghambat pertumbuhan karena membatasi perkembangan kota. Oleh karena kota-kota di Cina secara artifisial terus dibuat tetap lebih kecil daripada yang semestinya, negara tersebut kehilangan potensi untuk memajukan kesejahteraan rakyatnya karena hilangnya tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi.⁵³ Di India, larangan perpindahan tenaga kerja pada masa lalu mungkin mampu tetap membuat kota-kotanya lebih kecil, tetapi juga lebih tidak efisien, dan yang hilang adalah peluang untuk pertumbuhan (lihat Kotak 5.6).⁵⁴ Kaum migran internal jelas merupakan kalangan yang aktif secara ekonomi. Di 24 dari 35 negara yang memiliki indikator yang bisa diperbandingkan,

Figur 5.7 Mobilitas tenaga kerja internal dan pertumbuhan ekonomi berjalan beriringan

Kaum migran sebagai % dari populasi



Sumber: Tim inti Laporan Pembangunan Dunia 2009 membuat estimasi dengan menggunakan survei-survei rumah tangga pilihan.

Catatan: Penanda menunjukkan luas wilayah negara.b. Penanda adalah sudut kiri atas, yaitu Venezuela pada tahun 2004.

KOTAK 5.6. Larangan implisit terhadap mobilitas: hak menurut tempat dan divisi di India

Hambatan kebijakan terhadap mobilitas internal di India diterapkan lebih melalui omisi daripada komisi, mencontohkan larangan yang sifatnya implisit atas migrasi di banyak negara berkembang. Kebijakan-kebijakan yang ada saat ini tidak memungkinkan masyarakat untuk dapat sepenuhnya mengambil keuntungan dari mobilitas tenaga kerja. Biaya dan risiko migrasi bisa secara signifikan ditekan melalui fleksibilitas yang lebih besar pada cara masyarakat dapat memanfaatkan layanan publik dan hak-hak sosial, dan pada pemberian bantuan khusus pada populasi yang mobil. Sikap negatif mengenai pemerintah dan sikap masa bodoh pada manfaat mobilitas populasi telah menyebabkan migrasi dipandang sebelah mata sebagai sebuah kekuatan dalam pembangunan ekonomi.

Bukti mutakhir menunjukkan bahwa mobilitas populasi di India—yang stabil pada tahun 1970-an dan 1980-an—meningkat. Sensus India tahun 1961 mengelompokkan 33 persen penduduknya sebagai kaum migran internal—orang yang tinggal dan bekerja di tempat di mana dia tidak dilahirkan. Persentase migran lebih besar di kota (sekitar 40 persen dari penduduk) daripada di desa (kurang-lebih 30 persen). Akan tetapi, arus migran terbesar—dalam distrik, antardistrik, dan antarnegara bagian—adalah dari wilayah pedesaan tertinggal ke wilayah pedesaan yang maju. Sejak tahun 1960-an, volume arus migrasi desa-ke-desa lebih dari dua kali lipat dari volume arus migrasi terbesar selanjutnya, dari desa ke kota. Migrasi desa-desa menyusun kurang-lebih 62 persen dari seluruh migrasi pada tahun 1999-2000. Para pekerja dari negara-negara bagian tertinggal seperti Bihar, Orissa, Rajasthan, dan Uttar Pradesh secara rutin datang ke negara-negara revolusi hijau yang maju seperti Gujarat, Maharashtra, dan Punjab untuk bekerja di sektor pertanian.

Di India, baik jarak maupun divisi membatasi mobilitas tenaga kerja. Tingkat perpindahan tertinggi tercatat terjadi di dalam distrik yang sama. Arus migrasi antarnegara bagian lebih kecil lagi. Semenjak tahun 2001, telah terjadi perlambatan dalam migrasi permanen atau jangka panjang (lihat peta kotak). Persentase kaum migran antarnegara bagian yang kemudian tinggal secara permanen (seumur hidup)—sekitar 4 persen—jauh lebih rendah daripada populasi migran total. Sebagian besar

dari para migran permanen ini tinggal di kota. Selain jarak geografis, perbedaan yang besar dalam hal budaya dan bahasa dapat membuat orang semakin enggan pergi jauh meninggalkan kampung halamannya.

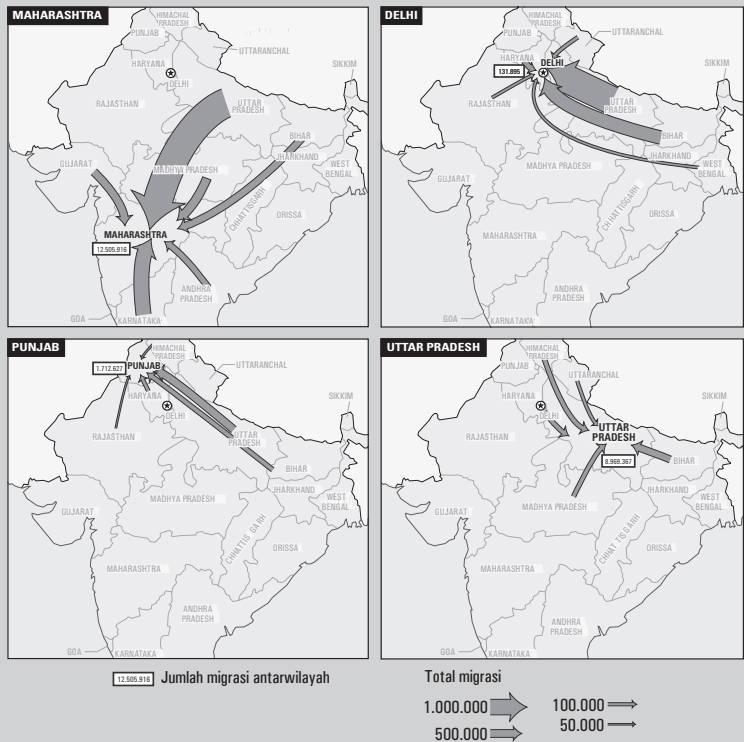
Walaupun data yang resmi mengindikasikan adanya perlambatan dalam migrasi desa-kota permanen, berbagai kajian mikro menemukan bahwa migrasi sirkular muncul sebagai bentuk migrasi yang dominan di antara orang miskin. Migran jangka pendek diperkirakan berjumlah 12,6 juta orang, tetapi kajian-kajian mikro mutakhir menyebut angka yang lebih besar, 30 juta, dan itu pun terus meningkat.

Manfaat ekonomi dari migrasi tidak selalu disadari oleh para pembuat kebijakan. Dua bentuk kebijakan telah diterapkan di India untuk menghadapi migrasi. Respons pertama adalah meningkatkan volume lapangan pekerjaan di pedesaan, sebagai upaya untuk menghentikan laju perpindahan orang keluar dari sana. Kebijakan ini secara tersirat mengasumsikan bahwa sektor pertanian yang melemah merupakan penyebab migrasi-keluar dan perbaikan peluang kerja di wilayah pedesaan yang tertinggal dapat

mengurangi atau bahkan membalik arus migrasi. Di sini, langkah-langkahnya mencakup, antara lain, National Rural Employment Guarantee Program yang baru-baru ini diperkenalkan, yang menjanjikan 100 hari kerja dengan upah pada satu anggota dewasa dari setiap rumah tangga pedesaan yang mau melakukan pekerjaan manual tertentu, berbagai program yang bertujuan memperbaiki produktivitas pertanian, serta program-program untuk mengembangkan kota kecil dan sedang.

Respons kebijakan yang kedua bersifat implisit. Oleh karena diyakini berefek negatif, pemerintah daerah terus bersikap keras terhadap para migran, sementara para pengusaha banyak yang tak mengindahkan hukum yang melindungi hak dan kebutuhan mereka. Dalam banyak kasus, kebijakan kesejahteraan dan layanan sosial lebih diarahkan pada penduduk asli. Hal ini diperlihatkan dalam penjaminan hak atas atau akses ke layanan sosial, subsidi perumahan, pembagian jatah makanan, dan berbagai fasilitas publik lain yang penting bagi masyarakat pekerja miskin yang dikaitkan dengan lokasi.

Arus migrasi internal di India telah mengalami penurunan sejak tahun 2001



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia dan Overseas Development Institute 2006.

kaum migran punya kemungkinan yang sama atau lebih besar daripada penduduk lokal pada usia kerja untuk dipekerjakan atau mendapat pekerjaan (lihat Figur 5.8).

Di negara-negara maju dewasa ini, wilayah tertinggal dan maju telah berkonvergensi. Menyangkut pendapatan dan standar hidup antara wilayah-wilayah maju dan tertinggal dari suatu negara, bukti historis dari dampak perpindahan tenaga kerja internal selama abad ke-19 belas di negara-negara maju dewasa ini menunjukkan terjadinya konvergensi.

Pada permulaan abad ke-19, mayoritas masyarakat nonpribumi di Amerika Serikat tinggal di pantai timur. Pada akhir abad, lebih dari 2 mil persegi telah ditambahkan ke luas wilayah yang awal dari negara tersebut (lihat “Geografi dalam Gerak 1: Mengatasi Jarak di Amerika Utara”). Institusi-institusi yang kuat memainkan peran yang sangat penting bagi penambahan luas tersebut. Konstitusi AS bersama dengan Northwest Ordinance (1787) menjadi kerangka bagi transformasi wilayah-wilayah tak berpenghuni tersebut menjadi negara bagian. Mobilitas faktor didorong oleh klausa perdagangan dalam Konstitusi, yang secara eksplisit melarang pemerintah negara bagian untuk menghalangi perdagangan antarwilayah. Pemerintah-pemerintah negara bagian dan daerah menyediakan sarana dan prasarana publik untuk menarik pemukim. Pada tahun 1820-an, upah riil tenaga kerja nonpertanian “biasa” yang tidak terampil di Midwest sekitar 33 persen lebih tinggi daripada di wilayah timur laut. Antara tahun 1820 dan 1860, persentase angkatan kerja tidak terampil Midwest di negara-negara bagian utara AS naik dari 23 menjadi 45 persen. Seiring dengan peningkatan persentase tersebut,

keunggulan dalam hal upahnya turun menjadi sekitar 17 persen pada tahun 1850-an, dan 10 persen pada empat dasawarsa setelah Perang Sipil. Data mengenai upah pertanian menunjukkan adanya penyempitan kesenjangan upah geografis sebagai respons terhadap migrasi internal, sebuah proses yang bisa dilacak kemunculannya bahkan sebelum Perang Sipil.⁵⁵

Di Prancis, kesenjangan upah antara daerah metropolitan Paris dan daerah pedesaan, yang besar pada pertengahan abad ke-19, tergerus ketika tenaga kerja mulai membanjiri kota. Secara lebih umum, kesenjangan upah antar-*département* di Prancis mengalami penurunan yang signifikan selama paruh kedua abad ke-19. Di kota-kota di Kanada, kesenjangan upah mengalami perubahan yang sama persis dengan yang bisa diharapkan manakala kaum migran Kanada memandang seluruh negara tersebut sebagai satu pasar tenaga kerja yang tunggal.⁵⁶ Di Inggris, kesenjangan upah tidak banyak berubah selama industrialisasi. Ini bukan dikarenakan angkatan kerjanya tidak mobil, sebab sejarah menunjukkan bahwa tenaga kerja Inggris dapat bergerak secara bebas dari daerah-daerah yang menawarkan upah rendah ke yang menjanjikan upah tinggi. Alih-alih, hal itu disebabkan kekuatan yang menyangga perkembangan industri di berbagai belahan Inggris demikian besar sehingga migrasi internal di periode mana pun tidak cukup kuat untuk menyebabkan gap upah untuk turun.⁵⁷

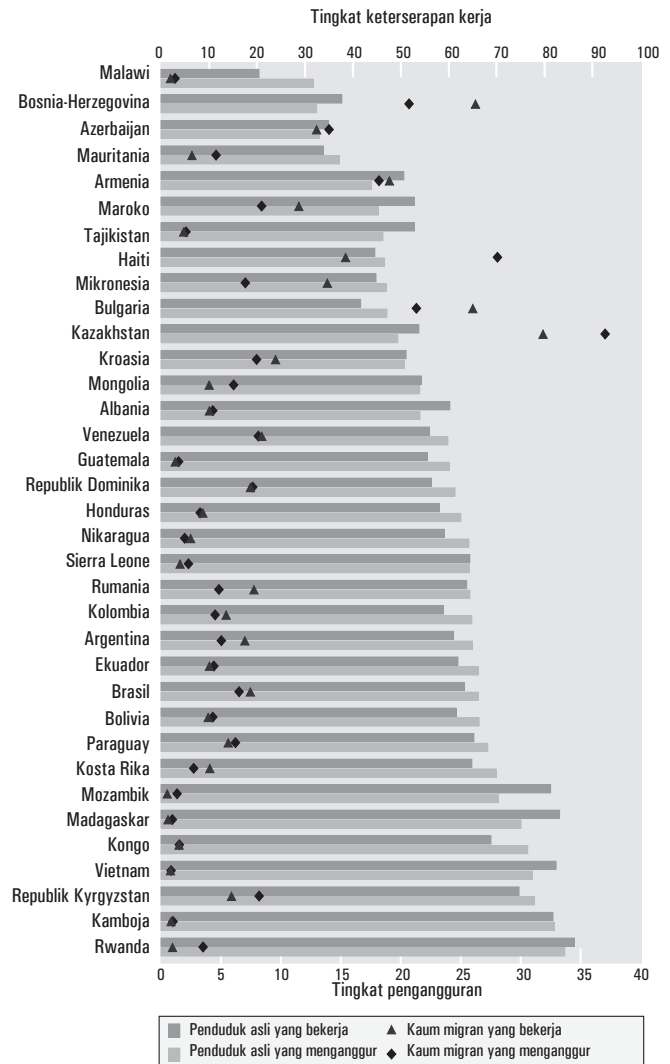
Di sepanjang abad ke-20, mobilitas tenaga kerja terus menjadi bagian yang integral dari konsentrasi dan konvergensi di dua negara Amerika Utara yang ekspansif secara geografis dan makmur secara ekonomis. Mobilitas tenaga kerja di Amerika Serikat lebih besar

daripada di Eropa, mendistribusikan tenaga kerja dari negara-negara bagian dengan tingkat upah rendah ke yang memiliki tingkat upah tinggi, membuat pendapatan per kapita negara bagian di hampir sepanjang abad ke-20 mengalami konvergensi.⁵⁸ Dengan perkecualian di Selatan AS (lihat Kotak 5.7), konvergensi regional dalam tingkat upah itu terjadi seiring dengan institusi pasar tenaga kerja lintas regional dan arus informasi yang membaik.⁵⁹ Serupa dengannya, di Kanada, mobilitas tenaga kerja terus mempersempit kesenjangan pendapatan per kapita antarprovinsi negara tersebut dari tahun 1910 sampai 1921. Ketika migrasi internal mengalami penurunan tajam antara tahun 1921 dan 1960, konvergensi dalam pendapatan pun turut melambat.⁶⁰

Sepanjang abad ke-20, disparitas pendapatan dan kesejahteraan di 15 negara Eropa Barat di mana mobilitas jauh lebih rendah lebih tinggi daripada di Amerika Utara. Variasi pekerjaan di wilayah-wilayah subnasional di Amerika Serikat jauh lebih rendah daripada di Uni Eropa. Di wilayah-wilayah Uni Eropa di mana pekerjaan tertinggi, tingkat pekerjaannya 60 persen lebih tinggi daripada di tempat dengan tingkat paling rendah.⁶¹ Di Amerika Serikat, perbedaannya hanya 22 persen. Ekuitas pekerjaan yang lebih tinggi di Amerika Serikat merupakan konsekuensi langsung dari mobilitas tenaga kerja yang lebih tinggi serta pasar tenaga kerja nasional yang lebih terintegrasi.⁶²

Konvergensi, setelah divergensi, di negara-negara berkembang. Kajian-kajian empiris yang lebih mutakhir menunjukkan dampak positif migrasi neto atas konvergensi pendapatan di Jepang.⁶³ Hal yang sama juga terjadi di India, Federasi Rusia, dan Inggris.⁶⁴ Berbagai kajian ini mungkin kurang

Figur 5.8 Kaum migran lebih banyak yang bekerja daripada penduduk asli
Hasil pasar tenaga kerja, Perbandingan Pekerja Migran dan Pekerja Penduduk Asli



Sumber: Tim inti Laporan Pembangunan Dunia 2009 membuat estimasi dengan menggunakan survei-survei rumah tangga

bisa menjelaskan dampak migrasi atas konvergensi dalam standar hidup sebab tidak mempertimbangkan keterampilan yang berbeda-beda dari para migran yang datang dan pergi dari suatu wilayah, dan karena mengabaikan dampak negatif tidak langsung dari rigiditas pasar perumahan dan tenaga kerja. Analisis yang membedakan antara arus kaum migran yang terampil dan tidak terampil, serta tingkat sumber daya manusia di tempat asal dan tujuan mereka, menunjukkan dampak mobilitas tenaga kerja yang besar atas konvergensi.

KOTAK 5.7. *Mengapa Selatan AS sangat lambat untuk mengejar ketertinggalan?*

Sejak lama, para peneliti telah mempertanyakan mengapa upah dan pendapatan di Selatan AS sangat berbeda dari wilayah-wilayah lain dari negeri itu. Meskipun upah dan pendapatan di Selatan telah naik dan cukup berhasil mengejar, khususnya sejak Depresi Besar, prosesnya terlihat sangat lambat sebelum tahun 1940-an (lihat "Geografi dalam Gerak 1: Mengatasi Jarak di Amerika Utara").

Sebelum *New Deal* (Kesepakatan Baru), pasar tenaga kerja Selatan terisolasi, terputus hubungan dari wilayah-wilayah lain, dengan kesenjangan upah yang besar. Meski begitu, terdapat migrasi dalam skala kecil keluar dari negara-negara bagian di Selatan, juga di antara masyarakat Afrika Amerika yang mendapat upah paling rendah, dan yang paling teraniaya oleh diskriminasi sosial dan politik. Sebelum tahun 1920-an, permintaan akan tenaga kerja dengan tingkat keterampilan rendah di Utara yang sedang giat menjalankan industrialisasi dipenuhi oleh para pekerja migran dari Eropa. Kalangan pengusaha di pabrik-pabrik di utara lebih menyukai kaum imigran Eropa berketerampilan rendah daripada orang kulit hitam, dan jumlah kaum migran Eropa yang berlimpah membuat preferensi semacam itu tertopang. Ini berubah dengan pelarangan perpindahan lintas batas nasional, yang menegat pada tahun 1930-an.

Sampai Perang Dunia II, tidak banyak arus informasi ataupun tenaga kerja antara Selatan dan Utara. Mengingat kebergantungan kumulatif dari koridor-koridor migrasi, hal ini menghambat perpindahan tenaga kerja berketerampilan rendah dari semua ras keluar dari negara-negara bagian di selatan AS. Para pekerja

Selatan akhirnya menemukan peluang untuk pindah ke arah barat di selatan.

Bahkan ketika arus migran dari Selatan ke Utara mulai bertambah, kesenjangan upah dan pendapatan terus ada. Para akademisi menjelaskan bahwa Migrasi Besar masyarakat kulit hitam dari wilayah pedesaan di selatan ke kota-kota di utara membawa serta sangat banyak segmen penduduk yang terpelajar. Setelah Perang Dunia II, migrasi selektif masyarakat Afrika Amerika menurun, dengan migrasi kembali terkait dengan pertumbuhan ekonomi di Selatan.

Berkat pembangunan secara bertahap koridor-koridor informasi dan migrasi antara Utara dan Selatan, penghapusan diskriminasi rasial legal karena menguatnya gerakan hak-hak sipil, dan perbaikan pendidikan masyarakat Afrika Amerika dalam integrasi rasial di sekolah-sekolah, upah dan pendapatan di negara-negara bagian selatan secara gradual mengalami konvergensi dengan upah dan pendapatan di negara-negara bagian di utara. Malahan, sejak tahun 1970-an, migrasi tenaga kerja antara Utara dan Selatan serta wilayah-wilayah lain di Amerika Serikat telah menjadi katup pengaman selama masa resesi. Dampak kemerosotan ekonomi yang berbeda antarwilayah di negeri tersebut telah mendorong perpindahan besar-besaran tenaga kerja dari wilayah yang paling terpengaruh ke wilayah-wilayah lain yang lebih makmur. Pada awal tahun 1990-an, sejumlah besar pekerja bermigrasi dari timur laut ke negara-negara bagian di Selatan.

Sumber: Rosenbloom dan Sundstrom 2003, Margo 2004, dan Vigdor 2006.

Sebagian besar bukti empiris dampak migrasi internal dari negara-negara berpendapatan rendah dan menengah konsisten dengan konvergensi yang diharapkan, setelah didahului dengan divergensi. Di Jepang, ketidaksetaraan pendapatan regional mengikuti pola

kurva yang menyerupai bentuk lonceng, awalnya meningkat pada tahun 1956-61, tetapi kemudian turun pada tahun 1961-75. Penelitian menunjukkan bahwa konvergensi tersebut diakibatkan oleh migrasi tenaga kerja.⁶⁵ Di Cina, menyusul reformasi ekonomi tahun 1978, kesenjangan pendapatan antarprovinsi di negara tersebut pada mulanya melebar setelah reformasi ekonomi dari tahun 1978-96, namun kemudian menurun berkat integrasi dan migrasi tenaga kerja internal yang lebih tinggi.⁶⁶ Di India dan Indonesia, mobilitas tenaga kerja internal yang lebih tinggi terkait dengan kesenjangan pendapatan yang lebih rendah,⁶⁷ sementara di Meksiko, migrasi mampu meningkatkan kesetaraan. Akan tetapi, di Chili, tingkat migrasi internal yang lebih rendah daripada yang diharapkan mengakibatkan kesenjangan pendapatan yang tinggi.⁶⁸ Di Brasil, di mana kesenjangan sosial dan mobilitas spasial tenaga kerjanya sama-sama tinggi, riset menunjukkan bahwa kesenjangan tersebut akan lebih tinggi lagi sekiranya tidak ada migrasi internal.⁶⁹

Sebagian besar riset awal mengenai migrasi internal dan konvergensi lintas wilayah dalam suatu lingkup negara hanya berfokus pada beberapa hal tentang migrasi: penyesuaian pasar tenaga kerja dan perubahan kesenjangan upah antarwilayah. Dampak dari remiten diabaikan. Namun demikian, di negara-negara Afrika Sub-Sahara, remiten menyusun 15 persen dari pendapatan pedesaan. Di Uganda, mobilitas tenaga kerja memiliki efek positif atas belanja rumah tangga. Rumah tangga-rumah tangga yang sebanding menikmati belanja per kapita yang lebih tinggi jika mereka bermigrasi di dalam distrik mereka sendiri atau ke distrik lain daripada jika mereka tetap tinggal di kampung halaman. Pendapatan

masyarakat Uganda yang bermigrasi dari daerah tertinggal ke daerah maju 10 hingga 60 persen lebih tinggi daripada kaum nonmigran di daerah asal atau tujuan.⁷⁰ Di Tanzania, di kawasan Kagera antara tahun 1991 dan 2004, migrasi internal menambah 36 persentase poin pada pertumbuhan konsumsi.⁷¹

Remiten dari migrasi internal juga memiliki dampak positif di kawasan-kawasan berkembang lain. Di Bangladesh, kaum migran temporer yang datang ke Dhaka mengirimkan hingga 60 persen dari pendapatan mereka ke keluarga mereka masing-masing di kampung halaman, menutupi sebagian besar pengeluaran rumah tangga kaum migran tersebut. Di beberapa negara Amerika Latin, penghasilan yang dikirimkan tidak hanya menutupi biaya konsumsi rumah tangga yang menerimanya, tetapi juga menurunkan kejadian kemiskinan di komunitas tersebut⁷² serta meningkatkan investasi dalam pendidikan.⁷³ Di kawasan Asia Timur, remiten dari anggota keluarga yang bermigrasi meningkatkan investasi pada pendidikan dan industri rumah tangga yang intensif modal di Filipina.⁷⁴ Di Cina, kementerian pertanian negara tersebut memperkirakan bahwa remiten yang diperoleh dari para pekerja migran akan segera melampaui pendapatan dari pertanian bagi masyarakat pedesaan.

Bagi komunitas-komunitas yang ditinggalkan, migrasi internal penting untuk mengatasi kemiskinan dan mengurangi konsumsi rumah tangga ketika sesuatu yang di luar dugaan terjadi. Malahan, Laporan Pembangunan Dunia 2008 *Pertanian untuk Pembangunan* menyebut migrasi internal sebagai sebuah “cara untuk mentas dari kemiskinan” yang penting bagi masyarakat pedesaan yang tidak dapat lagi menggantungkan hidup

semata-mata pada pertanian.⁷⁵ Bahkan dalam situasi di mana usaha untuk menyediakan permukiman tetap bagi orang yang pindah ke kota dari desa membutuhkan biaya yang tinggi, yang mungkin hanya bisa dijangkau oleh rumah tangga-rumah tangga yang lebih berada, migrasi musiman dan temporer dapat membantu lebih banyak dalam memitigasi masalah penurunan konsumsi di wilayah pedesaan daripada program bantuan sosial yang dirancang baik sekalipun.⁷⁶

Masyarakat pedesaan di Bangladesh bermigrasi ke kota untuk mendiversifikasi pendapatan mereka ketika panen yang diperoleh lebih rendah daripada yang diharapkan. Migrasi internal di Cina meningkatkan konsumsi rumah tangga-rumah tangga di komunitas asal kaum migran, dan peningkatan tersebut lebih signifikan bagi keluarga miskin. Migrasi-keluar dari para pekerja Cina itu memungkinkan mereka yang tetap bertahan di pedesaan memiliki lebih banyak peluang kerja. Hasil yang diperoleh dari migrasi internal meningkatkan kesejahteraan keluarga dan belanja barang-barang konsumsi mereka, selain juga produksi pertanian.⁷⁷ Malah, fenomena selektif yang menentukan siapa yang pindah, tampaknya menguntungkan kedua belah pihak. Mereka yang memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi memilih untuk bermigrasi dan bekerja di kota-kota di Cina, sedangkan mereka yang lebih baik dalam bertani memilih untuk tinggal.⁷⁸

Ditarik atau didorong? Manfaat pembangunan dari migrasi terlihat manakala orang pindah secara sukarela. Sejumlah besar orang—khususnya di negara-negara miskin—juga dipaksa atau terpaksa pindah karena kondisi hidup yang memburuk dan konflik. Orang “dipaksa” keluar dari tanah

kelahiran mereka ketika pertanian mengalami kemerosotan, oleh tekanan pertumbuhan populasi, dan tatkala perubahan lingkungan membuat budidaya pertanian di suatu area tertentu tidak lagi memungkinkan. Secara historis, kekeringan memiliki dampak yang tiba-tiba dan berkepanjangan atas distribusi populasi, khususnya di Afrika Sub-Sahara⁷⁹ dan Asia Selatan.⁸⁰

“Dorongan” penting lain yang memicu migrasi internal—biasa, namun tidak kalah penting—adalah kurang memadainya layanan publik (lihat Tabel 5.4 dan Kotak 5.8). Di banyak negara berkembang, sekolah, pusat perawatan kesehatan, rumah sakit, dan berbagai fasilitas publik serta privat berada di wilayah-wilayah yang padat dengan aktivitas ekonomi. Oleh karena konsentrasi massa ekonomi, layanan publik bisa jadi kurang diperhatikan di kota-kota kecil dan pedesaan.⁸¹ Beberapa kajian mendokumentasikan migrasi ke pusat-pusat ekonomi yang besar karena orang ingin mencari pendidikan dan layanan kesehatan yang lebih baik.⁸² Perpindahan ini, walaupun sifatnya sukarela, lebih mungkin menambah kemacetan dan kesesakan kota daripada memberi manfaat aglomerasi.

Mudarat—atau manfaat intelektual internasional? Muncul keprihatinan mengenai volume pekerja terampil yang meninggalkan kawasan Afrika Sub-Sahara dan Karibia. Sebagai persentase dari stok total orang yang bertingkat pendidikan tinggi, jumlah kaum emigran yang terampil kelihatannya tinggi. Namun demikian, sebagian besar kaum migran terampil yang datang ke negara-negara berpendapatan tinggi berasal dari berbagai negara berpendapatan menengah seperti Brasil dan India. Prospek migrasi di negara-negara memacu akumulasi sumber daya

manusia lebih lanjut, meningkatkan tidak hanya jumlah migran terampil, tetapi juga keterampilan angkatan kerja global secara umum.⁸³ “Manfaat intelektual” kemungkinan besar akan diperoleh jika tingkat emigrasi pekerja terampil dari sebuah negara adalah antara 5 dan 10 persen. Keprihatinan muncul untuk prospek pembangunan yang majal di beberapa negara Afrika Sub-Sahara, Amerika Tengah, dan Karibia, di mana emigrasi tenaga kerja terampilnya jauh lebih tinggi. Pada tahun 2000, tingkat emigrasi tenaga kerja terampil dari Afrika Sub-Sahara adalah 13,1 persen, dari Amerika Tengah 16,9 persen, dan dari Karibia 42,8 persen.⁸⁴

Para kritikus dari perdebatan “mudarat intelektual-manfaat intelektual” menyatakan bahwa hal itu mengabaikan pola dunia-nyata dari migrasi internasional. Para pekerja terampil bukannya “pergi untuk tidak kembali” melainkan mengikuti arus “sirkular” di antara negara-negara dalam perekonomian dunia. Keuntungan karena menarik dan mempertahankan orang yang terampil tidak harus atau serta-merta terdistribusi dalam perbandingan seluruh-nol di antara berbagai negara tersebut. Selain arus remiten internasional yang besar, banyak kaum migran yang terampil berusaha keras untuk kembali ke negara mereka dengan prospek yang lebih baik sebagai usahawan, dibekali dengan modal, keterampilan baru, dan gagasan yang lebih hebat. Beberapa pemimpin politis, akademis, dan bisnis di negara-negara berkembang mulai sebagai emigran (lihat Kotak 5.9). Riset lintas negara mengenai faktor determinan pertumbuhan ekonomi tidak menemukan bukti berupa dampak negatif yang terkait dengan migrasi orang-orang yang memiliki keterampilan.⁸⁵

Kebijakan-kebijakan praktis untuk mengelola migrasi

Tidak semua orang memilih untuk bermigrasi. Pindah bisa menjadi sebuah keputusan yang mahal, sulit, dan tidak menyenangkan. Memang, berbagai kajian riset menunjukkan bahwa perpindahan tenaga kerja—dari dewasa ke kota kecil, antara kota kecil dan kota besar, lintas batas negara di kawasan yang sama, dan dari negara-negara miskin ke berbagai negara kaya yang letaknya jauh—bersifat selektif. Kaum migran tidak sama dengan mereka yang tetap tinggal. Meski ada banyak orang yang pindah untuk mencari pekerjaan yang lebih baik atau belajar di lembaga pendidikan yang lebih tinggi, banyak yang lain—khususnya mereka yang tinggal di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah—pindah untuk mengejar fasilitas sekolah dan perawatan kesehatan yang bersifat dasar bagi keluarga mereka. Namun, migrasi ini tidak efisien secara ekonomis. Dengan mengabaikan penyediaan layanan-layanan sosial dasar di banyak wilayah pinggiran—seperti sekolah, pusat kesehatan masyarakat, dan bahkan infrastruktur publik dasar—para pembuat kebijakan dapat secara salah memengaruhi pilihan untuk bermigrasi, mendorong orang untuk pindah demi alasan-alasan di luar mengejar dan memanfaatkan peluang ekonomi. Meski dengan pindah hal itu meningkatkan kesejahteraan orang-orang ini, perekonomian secara lebih luas mungkin justru tambah terbebani.

Dengan memfokuskan lebih banyak perhatian pada upaya penyediaan layanan pendidikan, kesehatan, dan sosial di wilayah-wilayah pinggiran yang tertinggal, pemerintah dapat secara bertahap menghapuskan beberapa alasan rumah tangga untuk melakukan

Tabel 5.4 Kebanyakan migran pindah karena alasan-alasan ekonomi, namun banyak pula yang terpaksa pindah karena layanan publik yang buruk

	Persentase alasan yang dilaporkan kaum migran internal sehingga bermigrasi		
	Untuk mencari pekerjaan atau mengikuti keluarga	Untuk pendidikan, kesehatan, atau kondisi hidup yang lebih baik	Untuk alasan-alasan sosial politik atau yang lain
Malawi	95	1	4
Maroko	91	2	7
Rumania	87	10	3
Ekuador	86	12	2
Nikaragua	84	5	11
Albania	82	11	7
Mozambik	81	4	15
Vietnam	80	7	13
Armenia	78	1	21
Tajikistan	78	10	12
Kazakstan	77	14	9
Bolivia	77	17	6
Republik Dominika	76	21	3
Kamboja	75	2	24
Paraguay	74	24	2
Guatemala	72	24	4
Bulgaria	71	28	0
Kongo	69	6	25
Republik Kyrgyz	69	28	3
Madagaskar	62	28	11
Bosnia Herzegovina	55	1	43
Rwanda	54	5	41
Azerbaijan	44	5	52
Mongolia	41	28	30
Sierra Leone	23	3	74
Mauritania	23	74	4

Sumber : Staf Bank Dunia membuat estimasi menggunakan data survei rumah tangga.

Catatan : "Situasi sosial-politik" merujuk pada berbagai keadaan dan peristiwa yang berbeda, tergantung pada negara dan tahun tertentu, yang mendorong perpindahan penduduk internal nonsukarela.

migrasi "paksaan". Upaya-upaya tersebut dapat, pada gilirannya, memperbaiki kualitas migrasi. Mobilitas tenaga kerja yang mendorong pada konsentrasi orang dan talenta yang lebih besar di lokasi-lokasi tertentu akan menyumbang secara lebih baik bagi ekonomi aglomerasi, dan bukannya malah menciptakan lebih banyak keruwetan.

Dampak kebijakan atas kesejahteraan kaum migran dan ekonomi yang lebih luas semestinya memunculkan skeptisisme terhadap upaya-upaya yang dimaksudkan untuk membatasi mobilitas tenaga kerja. Kabar baiknya,

KOTAK 5.8. Bermigrasi ke kepadatan ekonomi: keputusan yang rasional atau semata-mata karena silau?

Dua puluh persen warga miskin yang lahir di wilayah Timur Laut Brasil—daerah tertinggal di negeri tersebut—hidup di wilayah Tenggara yang makmur. Suatu perubahan demografis yang besar berlangsung dari desa ke kota kecil dan besar pada tahun 1970-an, dan dari kota kecil ke kota besar pada tahun 1990-an.

Para ekonom menyatakan bahwa keputusan migrasi itu dimotivasi oleh kemungkinan untuk mendapatkan upah yang lebih tinggi. Akan tetapi, karena banyak kaum migran yang tidak memperoleh pekerjaan setelah pindah, daya tarik ini kiranya irasional. Sementara kalangan pembuat kebijakan di negara-negara berkembang meyakini bahwa alih-alih menggerakkan roda perekonomian di lingkungan baru mereka, kaum migran semacam itu justru menambah keruwetan masalah hidup di perkotaan. Keyakinan

ini telah membuat mereka mengeluarkan kebijakan mulai dari disinsentif sampai peraturan yang dengan tegas melarang orang berpindah tempat tinggal.

Bukti empiris mutakhir dari data sensus Brasil selama empat dasawarsa menunjukkan sesuatu yang berbeda. Masyarakat usia kerja di sana bermigrasi bukan hanya untuk mencari kerja yang lebih baik, tetapi juga untuk memperoleh layanan publik dasar yang lebih bagus seperti air pam, listrik, dan perawatan kesehatan. Hasil dari model-model perilaku migrasi yang hanya berfokus pada keinginan kaum migran untuk pindah guna mencari pekerjaan yang lebih baik bisa bias, sebab tempat dengan layanan publik yang lebih memadai juga memiliki peluang kerja yang lebih besar. Perusahaan lebih memilih berlokasi

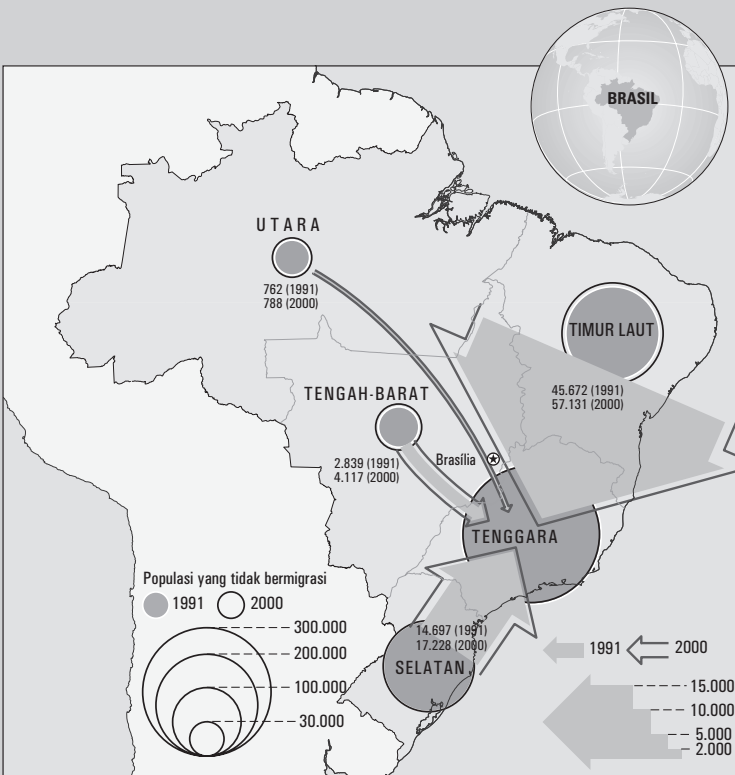
di mana para pekerja mau tinggal. Dengan mengabaikan pentingnya layanan publik, beberapa perkiraan ekonometrik bisa jadi terlalu menekankan kesediaan kaum migran untuk pindah sebagai respons terhadap kesenjangan upah.

Untuk menentukan seberapa penting layanan publik, serangkaian data tentang layanan publik di tingkat kotamadya yang digabungkan dengan catatan individual dari sensus Brasil dipakai untuk mengevaluasi seberapa penting kesenjangan upah dan layanan publik dalam keputusan pindah kaum migran. Seperti bisa diperkirakan, kesenjangan upah merupakan faktor utama yang memengaruhi keputusan migrasi. Untuk kalangan yang lebih berada, layanan publik tidak penting dalam keputusan untuk pindah. Akan tetapi, bagi masyarakat miskin, perbedaan dalam akses ke layanan publik penting. Pada kenyataannya, kaum migran miskin bersedia menerima upah yang lebih rendah untuk memperoleh akses ke layanan publik yang lebih baik. Seorang tenaga kerja di Brasil yang mendapatkan upah minimum sebesar R\$7 per jam (kurang-lebih setara dengan US\$2,30 pada Februari 2008) bersedia membayar R\$420 per tahun untuk memperoleh akses ke layanan kesehatan yang lebih baik, R\$87 untuk layanan air yang lebih baik, R\$42 untuk listrik. Jadi, keputusan kaum migran miskin tersebut rasional.

Untuk kebijakan publik, respons yang biasanya muncul atas kondisi kerja yang memburuk di banyak kota adalah pelarangan bagi masuknya pendatang baru. Akan tetapi, bukti dari Brasil menunjukkan bahwa akses ke layanan publik juga memotivasi migrasi. Layanan publik dasar yang lebih baik di daerah-daerah tertinggal akan mendorong orang untuk bermigrasi karena berbagai alasan yang akan menyumbang bagi ekonomi aglomerasi di daerah maju, dan membuat pemerintah tidak terlalu dipusingkan untuk mengakomodasi sejumlah besar migran.

Masyarakat Brasil berpindah ke wilayah Tenggara yang lebih makmur

Migrasi internal dewasa, usia 25–35, berdasarkan sensus tahun 1991 dan 2001 mengenai wilayah kelahiran yang dilaporkan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan data sensus dari Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Sumber: Kontribusi dari Somik Lall dan Christopher Timmins.

ada pergeseran menjauh dari larangan terhadap mobilitas tenaga kerja menuju pemfasilitasan dan dorongan untuk itu. Akan tetapi, selain memungkinkan orang untuk pindah dan bermukim di mana mereka akan menghasilkan pengembalian yang paling tinggi atas tenaga kerja dan sumber daya manusia mereka, apakah ada tindakan lain yang dapat pemerintah lakukan untuk membantu mereka menarik manfaat dari aglomerasi?

Migrasi bergantung pada kekuatan-kekuatan yang “menarik” dan “mendorong” individu untuk pindah. Satu daya tarik terbesarnya adalah ekonomi aglomerasi di perkotaan. Akan tetapi, orang juga didorong keluar oleh kurang memadainya layanan-layanan sosial. Di Afrika, disparitas dalam pendidikan di sekolah dan perawatan pascakelahiran antara kota-kota besar, kota-kota kecil, dan pedesaan diakibatkan oleh tiadanya sekolah dan fasilitas kesehatan di banyak wilayah pinggiran.⁸⁶ Bukti dari Asia Tengah menunjukkan bahwa di berbagai wilayah Tajikistan yang terisolasi, sekolah-sekolah tidak memiliki fasilitas penghangat ruangan yang dibutuhkan, air minum langka, dan pengaturan kebersihannya sangat tidak memadai.⁸⁷ Di Cina, pemerintah memberi tekanan lebih pada distribusi yang merata dalam hal layanan dasar guna menjembatani kesenjangan standar hidup antara wilayah pesisir dan pedalaman. Dengan menyediakan pendidikan, kesehatan, dan berbagai layanan sosial lain di wilayah-wilayah yang tertinggal, pemerintah dapat mengeliminasi beberapa alasan yang mendorong rumah tangga untuk pindah. Upaya-upaya ini dapat mendorong penciptaan komposisi migrasi yang sedemikian rupa sehingga peningkatan konsentrasi akan memberi nilai tambah pada ekonomi aglomerasi, alih-alih

KOTAK 5.9. *Terlalu awal untuk dikisahkan? Dampak emigran Afrika terhadap Afrika*

Perdebatan paling panas mengenai mudarat intelektual terjadi di Afrika Sub-Sahara. Hal itu mungkin bisa dijustifikasi, tetapi kelompok emigran dan diaspora memiliki sumbangan besar terhadap pembangunan Afrika.

Laporan awal mengenai migrasi dari Afrika mengisahkan sekelompok kecil orang Afrika yang pergi ke luar negeri untuk belajar di sekolah religius dan biara-biara di Eropa pada tahun 1700-an. Banyak dari mahasiswa ini lalu menerjemahkan Alkitab ke dalam bahasa-bahasa Afrika. Dengan cara itu, mereka merintis upaya pengenalan teks tertulis ke dalam kebudayaan yang didominasi oleh tradisi bahasa lisan. Salah satu mahasiswa tersebut, Jacobus Capitein, yang beremigrasi dari wilayah yang kini kita kenal sebagai Ghana untuk belajar di Belanda, berjasa dalam menyebarkan penggunaan bahasa tulisan di negeri asalnya.

Mahasiswa yang lain dari Ghana, Kwegyir Aggrey, dari generasi emigran yang datang belakangan, pergi ke Amerika Serikat untuk belajar di Columbia University. Dengan dukungan kalangan filantropis Amerika, dia kembali ke Ghana untuk mendirikan sekolah nondenominasi yang pertama di negeri itu, yang pada waktu selanjutnya berkembang menjadi University of Ghana. Banyak lembaga pendidikan di kawasan tersebut memiliki awal mula yang sama.

Sebagian besar pemimpin kemerdekaan Afrika merupakan bagian dari apa yang mungkin diistilahkan sebagai

pelarian intelektual pada tahun 1930-an dan 1940-an. Kamuzu Banda, Jomo Kenyatta, Julius Nyerere, dan yang lain mewakili satu generasi mahasiswa yang beremigrasi ke Amerika Serikat dan Eropa serta menyusun rencana untuk memerdekakan negeri mereka.

Mohammed “Mo” Ibrahim, seorang pengusaha telekomunikasi Sudan, sangat mendukung penciptaan pemerintahan yang lebih baik di Afrika. Dia beremigrasi untuk mengejar gelar sarjana dalam bidang ilmu pengetahuan di University of Alexandria, gelar master di University of Bradford, dan gelar doktor dari University of Birmingham dalam ilmu telekomunikasi selular. Sekembalinya ke negaranya, ia meluncurkan perusahaan yang sangat berhasil dalam memajukan industri telekomunikasi di Afrika. Pada tahun 2007, Mo Ibrahim Foundation memperkenalkan Prize for Achievement in African Leadership, sebuah penghargaan yang diberikan kepada para pemimpin Afrika yang memperjuangkan pembangunan dengan tata pemerintahan yang baik. Yayasan tersebut juga memublikasikan The Ibrahim Index of African Governance, yang memeringkat 48 negara di kawasan tersebut.

Sumbangan ekonomi dan sosial dari para emigran ini bagi negara-negara asal mereka memang sulit untuk diukur, tetapi mustahil untuk diingkari, dan mereka semua telah membuat perbedaan terhadap prospek pembangunan Afrika Sub-Sahara.

Sumber: Easterly dan Nyarko (2008).

menghasilkan keruwetan yang lebih besar.

Dengan menyadari hakikat selektif dari migrasi tenaga kerja sukarela, dan implikasi dari pengembalian pada skala yang meningkat, berbagai argumen ekonomi dan bukti empiris yang dikemukakan di bab ini mendorong pandangan yang lebih positif atas mobilitas tenaga kerja

Tabel 5.5 Kebijakan praktis terhadap migrasi mengakui manfaat aglomerasi

	Migrasi tenaga kerja tidak terampil	Migrasi tenaga kerja terampil
Migrasi internal	Netral , tetapi mengkhawatirkan jika aglomerasi ekonomi tidak akan terjadi. Kebijakan seharusnya mendorong migrasi yang dilandasi oleh alasan-alasan ekonomi dan bukannya oleh keinginan untuk mendapatkan layanan publik. Hilangkan larangan-larangan yang sifatnya eksplisit maupun implisit, dan juga pemberian hak atas layanan sosial berdasarkan tempat.	Sangat suportif , khususnya untuk memanfaatkan aglomerasi di mana dimungkinkan. Investasikan layanan-layanan di berbagai wilayah pinggiran untuk membangun sumber daya manusia yang portabel. Tingkatkan arus informasi pasar tenaga kerja, sehingga para migran yang datang tahu lebih banyak dan baik tentang peluang kerja yang tersedia.
Migrasi lintas batas dalam lingkungan regional yang sama	Suportif , terutama demi alasan kesejahteraan dan diversifikasi hasil dari pendapatan yang dikirimkan.	Suportif , di mana pasar di lingkungan regional terintegrasi dan hasil dari aglomerasi dapat “melimpah” ke negara asal.
Migrasi lintas batas di luar kawasan	Suportif , khususnya demi alasan kesejahteraan dari pendapatan yang dikirimkan.	Netral , sebab ada kemungkinan aglomerasi yang hilang karena “pelarian intelektual”, tetapi juga ada hasil dari transfer pengetahuan dari kaum migran yang kembali, dan insentif yang kuat untuk investasi sumber daya manusia dari prospek migrasi.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

daripada yang dimiliki oleh banyak pembuat kebijakan di negara-negara miskin dan berpendapatan rendah pada masa lalu. Dalam perspektif ini, keputusan kebijakan yang praktis akan berbeda menurut seberapa besar atau baik sumber daya manusia dari kaum migran prospektif dan apakah limpahan aglomerasi dari talenta yang berkumpul dapat dimanfaatkan dan dijadikan sumber pendapatan oleh pemerintah (lihat Tabel 5.5).

Semua bukti mengenai manfaat pendidikan menunjukkan bahwa negara mesti memerhatikan hilangnya talenta ke negara-negara yang jauh karena migrasi. Akan tetapi, kerugian potensial dalam bentuk hilangnya sumber daya manusia dari larangan

yang ketat atas emigrasi tenaga kerja terampil juga tinggi. Kebijakan yang jauh lebih praktis dan baik kiranya akan berjalan di dua jalur sekaligus. Pertama, tingkatkan biaya pengembangan sumber daya manusia yang privat dan individual untuk sebagai perwujudan dari keuntungan yang diperoleh dari tenaga kerja terampil di luar negeri. Kedua, manfaatkan komunitas-komunitas diaspora di berbagai negara yang kaya, dengan mendorong mereka agar turut berperan serta dalam kehidupan ekonomi dan politik negara asal, dan dengan memfasilitasi mereka untuk mendapatkan kewarganegaraan, suara dalam pemilihan umum, dan kembali jika mereka mau.

Biaya Transportasi dan Spesialisasi



Pengetahuan yang sangat bermanfaat terkadang berasal dari informasi-informasi kecil terpisah yang kurang terdengar dan tidak mencolok. Pada pertengahan tahun 1970-an, biaya transportasi antarnegara turun menjadi hanya sepersekian dari biaya transportasi antarnegara pada tahun 1900-an, berkat adanya mesin uap dan telegraf. Pun, persentase perdagangan antarnegara tetangga di Eropa relatif mengalami kenaikan terhadap perdagangan dengan negara-negara di wilayah yang lebih jauh. Pada tahun 1910, ekspor Inggris tersebar cukup merata ke wilayah Eropa (35 persen), Asia (24 persen), dan kawasan-kawasan lain (31 persen). Pada tahun 1996, sebanyak 60 persen ekspor Inggris dikirimkan ke wilayah Eropa dan hanya 11 persen yang ke Asia.¹

Secara terpisah, tak satu pun dari fakta tersebut yang terlihat mengejutkan. Namun bila disatukan, fakta-fakta tersebut sangat berlawanan dengan yang diprediksi dalam ilmu ekonomi standar. Biaya transportasi harusnya menjadi bagian terbesar atas biaya barang yang dikirim dari belahan dunia yang lebih jauh dibandingkan barang yang diperdagangkan antarnegara tetangga. Dengan demikian, penurunan biaya transportasi seharusnya berarti

perdagangan yang *lebih banyak* dengan mitra yang jauh alih-alih dengan negara tetangga, bukan malah lebih sedikit. Lantas, apa yang sebenarnya terjadi?

Penelitian pada tahun 1980-an memberikan jawabannya.² Dua gelombang globalisasi—eufimisme terhadap turunnya biaya transportasi dan perdagangan—berperan besar. Selama gelombang pertama yang berlangsung dari tahun 1840-an sampai PD I, biaya transportasi turun cukup drastis sehingga memungkinkan perdagangan antarwilayah dalam skala besar berdasarkan keunggulan komparatif. Oleh karena itu, Inggris menjual mesin untuk bisa membeli teh India, daging sapi Argentina, dan wol Australia; perdagangan di antara negara-negara yang jauh dan berbeda pun mengalami peningkatan. Selama gelombang kedua yang berlangsung setelah tahun 1950, biaya transportasi kembali turun cukup drastis, sehingga perbedaan kecil saja dalam produk dan rasa mendorong perdagangan di antara negara-negara yang mirip, paling tidak di Eropa dan Amerika Utara. Negara-negara memperdagangkan berbagai jenis bir dan beragam onderdil mobil, seperti roda dan ban. Perdagangan onderdil dan komponen tersebut berkembang dengan mengambil manfaat dari spesialisasi dan

skala ekonomi. Gelombang pertama globalisasi dicirikan oleh perdagangan antarindustri “konvensional” yang mengeksploitasi perbedaan kekayaan alam, sementara gelombang kedua dicirikan oleh suatu “perdagangan internasional baru” yang digerakkan oleh skala ekonomi dan diferensiasi produk.

Biaya transportasi dan skala ekonomi berinteraksi untuk menghasilkan arus perdagangan yang teramat dalam separuh abad terakhir.³ Temuan utama dari riset tersebut adalah bahwa hubungan antara biaya transportasi, lokasi produksi, dan pola perdagangan bersifat nonlinear. Penurunan biaya perdagangan pertama-tama mendorong suatu negara untuk membuka volume perdagangan yang lebih besar dengan negara-negara yang jauh tetapi tidak serupa. Ketika biaya tersebut turun lebih jauh, hal itu mendorong perdagangan dalam volume yang lebih besar dengan negara-negara tetangga. Secara serupa, ketika biaya transportasi turun dari tingkat menengah, produksi berkonsentrasi di dalam dan di sekitar pasar yang besar.

Di Asia Timur, seiring biaya transportasi barang melalui laut dan udara menurun, produksi barang-barang manufaktur meluas dari Jepang ke negara-negara tetangganya seperti Hong Kong, Cina; Korea Selatan; dan Taiwan, Cina. Kemudian, produksi berpindah ke Asia Tenggara, dan kini ke Cina. Dengan menurunnya biaya telekomunikasi, kota-kota besar di Amerika Serikat (AS) dan Eropa memperoleh keuntungan dari pasar yang berkembang. Namun ketika biaya telekomunikasi tersebut turun lebih jauh, beberapa layanan seperti akunting dan pusat panggilan (*call centers*) beralih ke kota-kota yang lebih kecil di Amerika Utara dan Eropa, dan kemudian ketika

turun lebih jauh lagi, beralih ke berbagai kota di India dan Filipina.

Perdagangan intraindustri—pertukaran barang dan jasa yang secara umum serupa—sepertinya menjadi pembangkit terpenting kondisi perekonomian semenjak PD II. Negara-negara memperjualbelikan telepon Samsung, Motorola, dan Nokia, wadah untuk *remote* televisi, dan kancing baju serta benang jahit untuk tekstil. Kini, perdagangan semacam itu menyumbang lebih dari setengah nilai perdagangan dunia, naik dari seperempat pada tahun 1962. Persentase perdagangan intraindustri naik untuk segala jenis barang dan jasa, mulai dari barang-barang mentah seperti minyak dan gas alam, sampai barang-barang seperti onderdil kendaraan bermotor dan jaringan-bantu komputer, serta barang-barang jadi seperti makanan dan minuman (lihat Figur 6.1 Panel a).

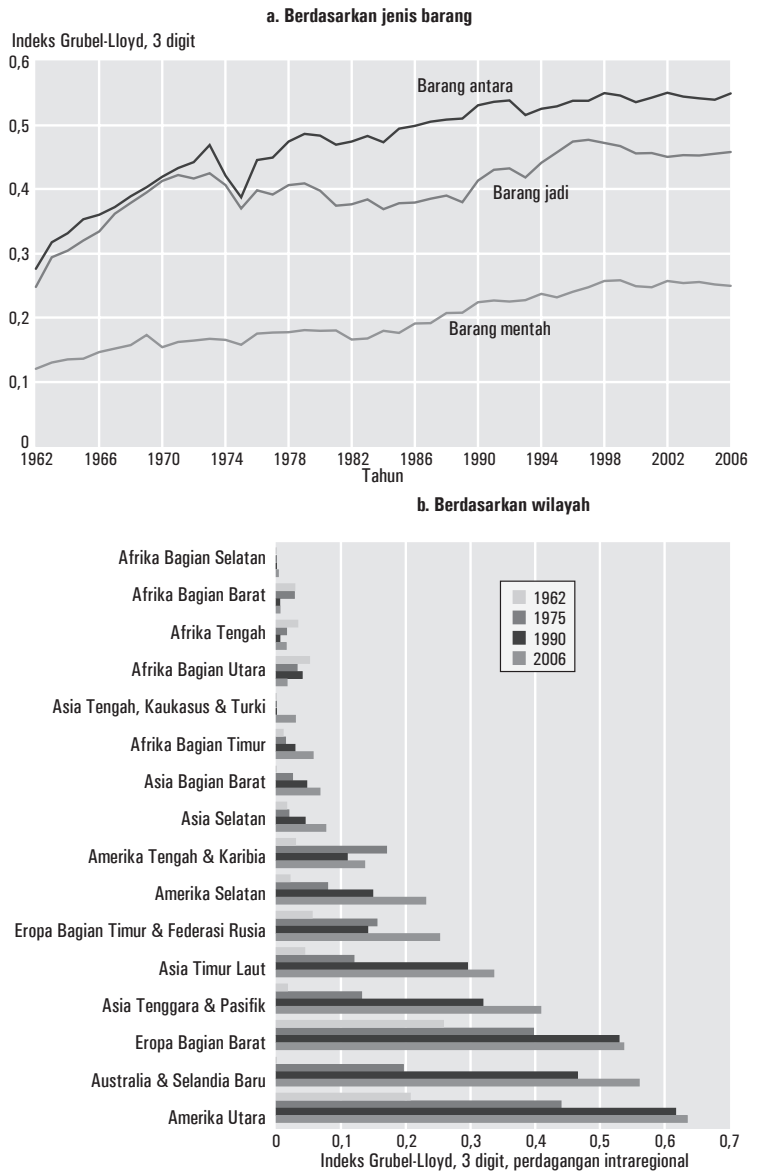
Hal ini penting karena penyekatan yang terkait dengan batas nasional sebagaimana dibahas dalam bab 3. Sekat-sekat tersebut merupakan hambatan bagi pergerakan modal dan tenaga kerja. Jika yang dapat diperdagangkan oleh negara hanyalah barang-barang jadi, seperti televisi dan mobil, konvergensi standar hidup akan berlangsung lambat—itu pun kalau benar-benar terjadi. Dengan perdagangan input-input antara, potensi untuk spesialisasi dan perdagangan meningkat secara signifikan. Efisiensi yang dihasilkan melalui spesialisasi dan skala ekonomi dalam produksi dan transportasi sangat bermanfaat bagi dunia. Masalahnya, manfaat atau keuntungan ini belum terbagi secara merata (lihat Figur 6.1, Panel b). Asia Timur, Amerika Utara, dan Eropa Bagian Barat menguasai perdagangan intraindustri terbesar di dunia.

Bab ini menjelaskan mengapa kawasan-kawasan tersebut bisa seperti itu dan apa artinya hal tersebut bagi banyak negara berkembang. Bisa dikatakan alasannya terkait dengan interaksi antara skala ekonomi dan biaya transportasi. Biaya transportasi dan perdagangan memengaruhi volume perdagangan. Kenaikan 10 persen dalam biaya transportasi diperkirakan bisa menurunkan volume perdagangan hingga 20 persen.⁴ Perdagangan input-input antara sangat sensitif terhadap biaya transportasi. Jika proporsi input antara yang diimpor dalam permintaan akhir besar, perubahan kecil saja dalam biaya transportasi akan sangat memengaruhi volume arus perdagangan—“friksi perdagangan” meningkat. Sebagai contoh, kenaikan sebesar 5 persen dalam biaya transportasi dapat mengakibatkan friksi perdagangan yang setara dengan pajak ad valorem sebesar hampir 50 persen, ketika sumbangan input antara terhadap nilai tambahnya adalah 70 persen.⁵ Bila biaya transportasi turun, karenanya, perdagangan barang-barang antara juga akan meningkat sangat cepat.

“Penyebab sirkuler” juga memengaruhi perdagangan. Volume perdagangan memengaruhi biaya transportasi. Di rute trans-Pasifik, perbedaan biaya antara satu unit “Panamax” sebesar 4.000 TEU (ukuran tonase pengapalan) dan satu unit mega pasca-Panamax sebesar 10.000 TEU adalah 50 persen. Namun, untuk memanfaatkan keunggulan biaya ini dibutuhkan volume perdagangan yang besar serta kapasitas yang tinggi, sebab skala ekonomi tidak hanya tersedia dalam produksi barang dan jasa tetapi juga dalam hal transportasinya. Mengirimkan peti kemas dari Cina ke AS membutuhkan biaya sebesar

Figur 6.1 Perdagangan intraindustri menjadi semakin penting untuk semua jenis barang, tetapi tidak di seluruh kawasan dunia

Evolusi perdagangan intraindustri global, menurut kelompok produk tiga digit, 1962–2006



Sumber: Brühlhart 2008, untuk Laporan ini.

Catatan: Indeks Grubel-Lloyd merupakan pecahan dari perdagangan total yang dihitung berdasarkan perdagangan intraindustri.

\$400, dari India sekitar \$800, dan dari Sierra Leone \$1.300.⁶ Volume perdagangan Cina yang luar biasa besar tentu merupakan salah satu alasan mengapa biaya transportasi rendah, sebagaimana biaya transportasi yang turun telah mendorong banyak negara untuk memindahkan produksi ke Cina. Skala ekonomi dalam transportasi berarti bahwa penurunan biaya transportasi

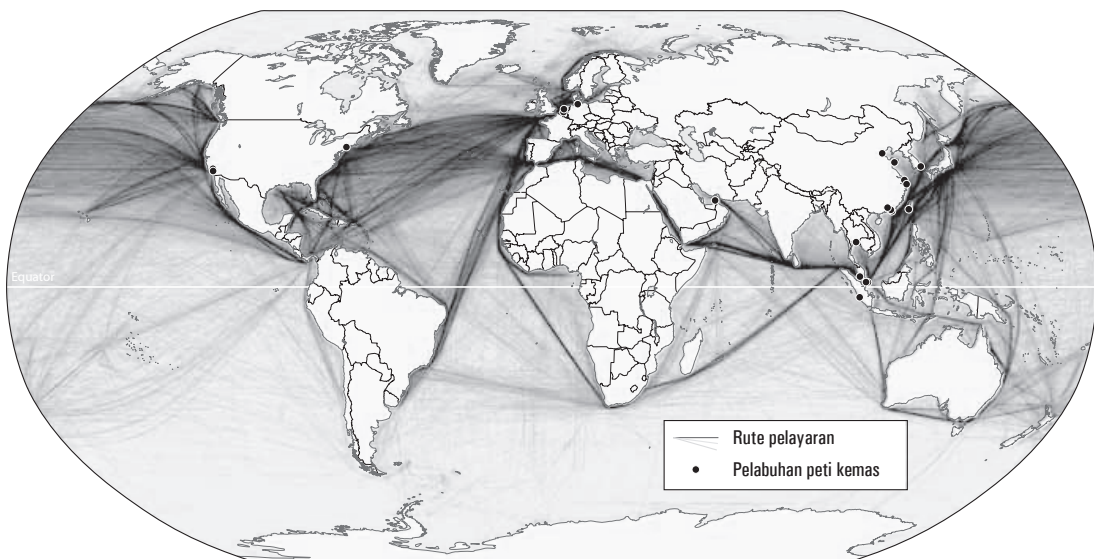
dan peningkatan perdagangan saling menguatkan atau menegaskan.

Belahan bumi bagian utara sangat padat dengan lalu lintas laut, dengan jaringan-jaring yang terus menguat seiring pertumbuhan perdagangan intraindustri (lihat Peta 6.1). Namun, kapal-kapal yang berlayar melalui atau berada di sekitar wilayah Amerika Tengah, Asia Selatan, dan Afrika Sub-Sahara hanya menyinggahi negara-negara yang mempunyai sumber daya alam melimpah seperti minyak. Jalur perdagangan antara Amerika Selatan dan sebagian besar belahan dunia terkaya merupakan jalur pelayaran yang sempit, tidak seperti jalur yang ramai antara Asia Timur, Amerika Utara, dan Eropa Bagian Barat. Peta penerbangan dunia dan lalu lintas Internet menunjukkan ketidakseimbangan yang serupa. Perkembangan ini tidak terjadi di negara-negara berkembang yang tidak terintegrasi ke dalam sistem produksi dan jaringan perdagangan yang saling menguatkan tersebut. Skala ekonomi dalam produksi dan transportasi akan semakin mempersulit,

bukannya mempermudah, negara-negara berkembang untuk masuk ke pasar yang sangat kompetitif ini.

Sebuah dunia dengan hubungan yang nonlinear dan hubungan sebab-akibat yang kumulatif adalah sebuah dunia yang mengenal ambang. Mengetahui bagaimana negara-negara berkembang dapat melewati ambang ini bergantung pada di mana mereka terletak, apa yang mereka produksi, dan biaya yang mesti dibayarkan oleh pedagang. Di dunia maju, perdagangan total dan biaya transportasi yang menjadi salah satu komponen nilai barang dapat dipilah menjadi 20 persen biaya transportasi, 45 persen biaya perdagangan yang terkait dengan batas, serta 55 persen biaya distribusi ritel dan grosir. Biaya-biaya ini berlipat, menaikkan pajak atas nilai barang dan jasa yang diperdagangkan hingga 170 persen.⁷ Apa yang ditunjukkan oleh berbagai persentase tersebut adalah bahwa biaya transportasi internasional yang lebih rendah mampu mengurangi jarak, tetapi biaya transportasi yang ditimbulkan oleh

Peta 6.1 Perdagangan laut yang sibuk di Utara, dan lumayan sepi di Selatan
Intensitas rute pelayaran selama satu tahun dimulai Oktober 2004



Sumber: Data dari World Meteorological Organization (WMO) Voluntary Observing Ships' (VOS), diproses oleh Halpern, dkk. 2008.

Catatan: Pelabuhan peti kemas menunjukkan 20 terbesar oleh TEU dari total peti kemas yang ditangani pada tahun 2005 (Heideloff dan Zachcial 2006).

sekat-sekat internasional tetap tinggi. Sementara itu, biaya transportasi yang ditimbulkan oleh *jarak internal* tetap tinggi, bahkan di negara-negara maju.

Negara-negara berkembang bisa belajar bagaimana berbagai negara lain berhasil menekan biaya transportasi, termasuk bagaimana menstimulasi perdagangan dan mengembangkan teknologi baru. Dari analisis selama dua dasawarsa terakhir, mereka dapat mempelajari bagaimana konsentrasi spasial produksi bisa berubah ketika biaya transportasi turun. Apa arti semua itu bagi negara-negara yang baru belakangan melakukan pembangunan ekonomi? Poin utamanya adalah:

- ***Teknologi transportasi yang berkembang selama dua abad terakhir telah meningkatkan volume perdagangan dan secara radikal mengubah hakikatnya.*** Sebelum PD I, biaya transportasi turun cukup besar sehingga memungkinkan perdagangan skala besar, tetapi hanya di antara negara-negara yang berbeda. Hal itu terjadi pada negara-negara yang berjauhan, sebab perbedaan yang besar dalam iklim dan kekayaan alam biasanya berarti bahwa negara-negara tersebut berada di belahan dunia yang berbeda (Indonesia dan Belanda, misalnya). Selama gelombang kedua menyusul berakhirnya PD II, biaya transportasi kembali mengalami penurunan sehingga perbedaan kecil dalam produk dan rasa bisa mendorong terjadinya perdagangan. Hal ini menyebabkan peningkatan dalam perdagangan antara negara-negara yang serupa (seperti Argentina dan Brasil), yang secara kebetulan sering kali merupakan tetangga.⁸ Sementara

biaya transportasi menurun, geografi fisik menjadi lebih tidak penting. Namun dengan skala ekonomi dalam produksi, geografi ekonomi menjadi lebih penting.

- ***Penurunan dalam biaya transportasi — dengan meningkatnya pengembalian pada skala—secara umum berarti konsentrasi produksi yang jadi lebih spasial.*** Pemikiran ekonomi mutakhir memberi penekanan pada pentingnya biaya transportasi dalam pembangunan. Dengan biaya transportasi yang tinggi, skala ekonomi yang besar tidak akan mampu dimanfaatkan, sementara produksi pun tidak efisien. Produksi yang efisien adalah yang lebih terspesialisasi. Ketika biaya transportasi turun, perbedaan spasial dalam hal produksi dan pertumbuhan ekonomi akan naik, baik di dalam maupun antarnegara.
- ***Negara-negara berkembang mesti memberi perhatian lebih pada regulasi transportasi dan telekomunikasi guna menekan biaya transportasi dan perdagangan.*** Geografi ekonomi yang baru secara tak sengaja telah menyumbang terhadap munculnya fokus kebijakan yang eksklusif pada infrastruktur “keras”. Aspek-aspek kebijakan yang paling penting—watak dasar transportasi monopolistik secara natural—kurang mendapat perhatian. Negara-negara berkembang harus melakukan lebih banyak hal untuk mengatasi efek negatif struktur pasar dalam sektor transportasi. Untuk beberapa aspek dari agenda itu, mereka membutuhkan dukungan internasional.

Apa yang telah terjadi: pengalaman sepanjang dua abad

Penurunan biaya transportasi pada sekitar 100 tahun sebelum PD II telah mengakibatkan integrasi ekonomi yang lebih baik di dalam maupun antarnegara. Kemudian, sebagaimana terjadi pada abad ke-20, penurunan tersebut disebabkan terutama oleh investasi infrastruktur besar-besaran serta terobosan dalam teknologi transportasi.

Dari awal abad ke-19 sampai permulaan PD I, perekonomian global mengalami apa yang oleh para sejarawan ekonomi sebut “era globalisasi yang pertama”. Di dalam negeri, kanal-kanal dan (kemudian) rel kereta api membantu mengurangi biaya transportasi, menciptakan pasar domestik yang lebih terintegrasi serta konvergensi harga barang-barang manufaktur dan pertanian. Jalur transportasi ini memiliki pengaruh besar terhadap kemunculan dan kemunduran aglomerasi perkotaan. Di dunia internasional, kapal uap menurunkan biaya transportasi laut serta mampu meningkatkan kecepatan dan keandalan layanan. Hasilnya adalah perbedaan harga antarnegara yang lebih rendah, meluasnya perdagangan ke rute-rute yang dapat dijangkau oleh teknologi kapal yang baru, dan kemunculan perdagangan antarindustri berskala besar.

Transportasi domestik. Jalur air dan kereta api secara dramatis menurunkan biaya transportasi antarkota dan antarwilayah pada paruh pertama abad ke-19. Sebelum era kereta api, yang dimulai pada sekitar tahun 1830 di Eropa, sebagian besar transportasi menggunakan jalan darat atau—50 hingga 75 persen lebih murah—air. Di AS, investasi besar-besaran pada

konstruksi kanal secara menyeluruh mengubah perdagangan antardaerah dan membentuk suatu pola urbanisasi baru. Pembangunan Kanal Erie antara tahun 1817 dan 1825 mengurangi biaya transportasi antara Buffalo dan Kota New York sebesar 85 persen, memangkas waktu tempuh dari 21 hari menjadi 8 hari. Produktivitas sektor transportasi dalam negeri AS meningkat rata-rata sebesar 4,7 persen per tahun dalam empat dasawarsa sebelum meletusnya Perang Sipil. Kanal-kanal di Inggris yang bisa dilayari meningkat sebanyak empat kali lipat antara tahun 1780 dan 1820. Pembangunan kanal di Prancis juga dilakukan secara ekstensif, dan negara-negara Eropa daratan membuat sebuah langkah besar untuk mengatasi sekat-sekat di antara mereka ketika Kongres Wina menyetujui bahwa Sungai Rhein merupakan daerah yang bebas untuk dilayari. Kapal-kapal uap muncul di banyak sungai dan danau penting pada awal abad ke-19, secara drastis memangkas waktu tempuh.

Perkembangan utama dalam bidang transportasi pada abad ke-19 adalah ekspansi rel kereta api, yang dengan cepat mengalahkan jalur pelayaran darat dan “menjalankan fungsi perluasan pasar Smithian”.⁹ Kota-kota tidak lagi sekadar menyediakan layanan publik—tapi juga menarik berbagai industri dengan skala timbal hasil yang meningkat, serta efek produktivitas dari input yang lebih terspesialisasi dan pasar tenaga kerja yang lebih besar. Di Amerika, ekspansi rel kereta api sangat memengaruhi distribusi geografis aktivitas ekonomi. Illinois, Michigan, dan Ohio mengalami peningkatan penduduk yang tajam dalam hal jumlah penduduk, konstruksi, dan manufaktur dengan jaringan rel kereta api yang melalui wilayah mereka.

Satu demi satu kanal mulai ditinggalkan. Pada tahun 1850, perahu atau kapal melakukan pengangkutan sebanyak enam kali lebih banyak daripada yang diangkut dengan kereta api; pada tahun 1890, kereta api mengangkut lima kali lebih banyak daripada yang diangkut kapal atau perahu. Penurunan biaya transportasi secara dramatis mempersempit kesenjangan harga untuk produk-produk pertanian antarpasar domestik. Perbedaan harga gandum antara Kota New York dan Iowa turun dari 69 persen menjadi 19 persen dari 1870 hingga 1910, dan antara Kota New York dan Wisconsin dari 52 persen menjadi 10 persen.¹⁰

Jaringan rel kereta api di Eropa tidak meluas secepat di AS, mencerminkan cakupan nasional sistem perkeretaapian dan ukuran negara-negara Eropa yang lebih kecil.¹¹ Intensitas transportasi pengiriman dalam sistem perkeretaapian AS yang lebih tinggi mendorong kenaikan yang lebih jauh dalam produktivitas. Pada tahun 1910, produktivitas tenaga kerja di AS mencapai 3,3 kali lebih tinggi dibandingkan di Inggris, kenaikan lebih dari dua kali lipat dibandingkan tahun 1870.¹² Konstruksi jalur rel kereta api Rusia dimulai pada pertengahan tahun 1860-an, memperluas produksi gandum putih dan gandum hitam dengan perbedaan harga regional yang menyempit. Persentase ekspor pertanian Rusia meningkat dari 29 persen untuk biji-bijian yang diproduksi di Eropa Rusia menjadi lebih dari 42 persen antara tahun 1906 dan 1910.¹³

Di India, ekspansi jalur rel kereta api memiliki dampak yang lebih besar. Pada tahun 1860-an, harga di beberapa distrik tertentu mencapai 8 hingga 10 kali lebih tinggi dibandingkan di tempat-tempat lain, dan kelaparan

menjadi sesuatu yang lazim. Sistem rel kereta api mengurangi biaya transportasi hingga sekitar 80 persen, serta koefisien variasi harga gandum dan beras turun dari di atas 40 persen pada tahun 1870 menjadi kurang dari 20 persen pada dasawarsa menjelang PD I.¹⁴ Namun demikian, biaya transportasi yang lebih rendah itu tidak banyak memengaruhi perkembangan industri. Pada peralihan abad ke-18, industri modern hanya mempekerjakan 2 sampai 3 persen dari pekerja industri India (sekitar 10 persen dari angkatan kerja). Pabrik-pabrik modern terkonsentrasi di dua jalur perdagangan maritim, Mumbai (dahulu dikenal dengan Mumbai—*ed.*) dan Benggala (terletak di wilayah timur laut Asia Selatan—*ed.*).¹⁵

Transportasi internasional.

Investasi pada transportasi dalam negeri telah menciptakan pasar domestik yang besar dan terintegrasi. Hambatan tarif bisa ditekan, dan perdagangan internasional diuntungkan oleh kemajuan teknis dan organisasional, terutama dalam pengiriman. Tingkat pengiriman melalui lautan berbeda-beda antara satu rute dan komoditas dengan yang lain, mencerminkan perbedaan biaya dalam teknologi pelabuhan, jenis kapal, dan layanan penyimpanan.¹⁶ Namun di Eropa dan antara AS dan Eropa, biaya perdagangan keseluruhan untuk biji-bijian, barang utama yang diperdagangkan secara internasional, turun sebesar 40 persen antara tahun 1880 dan tahun 1914. Secara substansial, hal ini mengurangi kesenjangan harga antara negara pengekspor dan pengimpor.

Harga gandum di Liverpool, dibandingkan di Chicago, mencapai 58 persen lebih tinggi pada tahun 1870, 18 persen pada tahun 1895,

dan 16 persen pada tahun 1913.¹⁷ Untuk produk-produk nonpertanian, penurunan dalam kesenjangan harga tidak kalah mengesankan. Gap harga tekstil katun Boston-Manchester turun dari 14 persen pada tahun 1870 menjadi -4 persen pada tahun 1913, sementara perbedaan harga besi mentah antara Philadelphia dan London turun dari 85 persen menjadi 19 persen.¹⁸ Harga internasional juga mengalami konvergensi dalam perdagangan di Eropa. Kapal uap pada awalnya membuat hubungan perdagangan dari Eropa dan Asia kalah penting dibandingkan dengan ke Amerika Utara. Kapal uap tidak dapat melayani Asia sampai pembukaan Terusan Suez sebab batu bara tidak mencukupi untuk melayari rute panjang melalui Afrika.¹⁹

Selama era globalisasi yang pertama, meningkatnya persaingan dari luar negeri karena penurunan biaya transportasi memunculkan kebijakan proteksi perdagangan. Di Amerika Utara, selama Perang Sipil, tarif mampu mengurangi beban keuangan pemerintah federal, dan nilainya tetap tinggi bahkan setelah perang usai. Eropa Kontinental meninggalkan kebijakan perdagangan liberal pada akhir 1870-an sebagai respons terhadap murahnya harga biji-bijian Amerika dan Rusia. Tarif diperkenalkan kembali pada barang-barang jadi manufaktur dan barang-barang pertanian.

Meningkatnya “intensitas transportasi” dan perdagangan intraindustri dalam era modern

Biaya pengiriman telah turun sekitar setengahnya sejak tahun 1970-an,²⁰ didorong oleh investasi dalam infrastruktur transportasi, pemanfaatan kapasitas yang lebih baik, dan kemajuan teknologi. Tren-tren yang mutakhir

berbeda dari yang muncul pada era globalisasi yang pertama:²¹

- Penurunan biaya terbesar adalah pada transportasi darat dan udara. Transportasi laut mengalami revolusi pengiriman peti kemas, namun tanpa penurunan biaya yang signifikan.
- Kebangkitan perdagangan internasional adalah dalam lingkup industri, bukan antarindustri, sebagaimana dalam episode pertama penurunan biaya perdagangan.
- Berkurangnya friksi perdagangan bukan merupakan konsekuensi dari turunnya biaya transportasi, melainkan dari peningkatan rasio nilai-terhadap-berat dari barang yang ditransportasikan. Sebagian besar peningkatan dalam perdagangan adalah pada barang-barang substitusi.²²
- Reformasi transportasi dan turunnya hambatan perdagangan telah memberi sumbangan yang substansial terhadap penurunan biaya transportasi.
- Turunnya biaya komunikasi, yang memengaruhi turunnya biaya transportasi, memainkan peran penting dalam fragmentasi proses produksi dan *outsource* produksi barang-barang antara. Perbedaan upah relatif telah menjadi lebih penting karena biaya mengelola proses produksi dari tempat-tempat yang berjauhan yang lebih rendah.

Biaya transportasi darat. Biaya transportasi darat telah berkurang secara substansial, hampir sebesar 40 persen selama tiga dasawarsa terakhir, terlepas dari biaya energi dan upah yang lebih tinggi. (Statistik yang komprehensif mengenai harga layanan-layanan transportasi tidak ada, dan implementasi indeks harga sebagai bagian dari

sistem akun nasional masih sangat belum memadai. Penilaian empiris, karenanya, didasarkan pada estimasi biaya transportasi.) Sebuah kajian di Prancis menunjukkan bahwa biaya transportasi truk turun sebesar 33 persen antara tahun 1978 dan 1998,²³ dengan variasi regional yang substansial karena perbedaan dalam kualitas dan ongkos pemakaian jalan. Penyumbang utama penurunan tersebut adalah deregulasi industri truk (berkurang sebesar 21,8 persentase poin) dan harga kendaraan yang lebih rendah (-10,9 persentase poin). Infrastruktur transportasi (-3,2 persentase poin) dan harga bahan bakar yang lebih murah (-2,8 persentase poin) tidak begitu penting.

Biaya pengiriman melalui kereta api. Biaya pengiriman melalui kereta api turun tidak signifikan biaya pengiriman melalui jalan darat. Kemajuan teknis tidak merata di antara sub-subpasar kereta api, dan monopoli perusahaan besar yang kebanyakan adalah milik negara memperlambat proses pengurangan biaya (lihat Kotak 6.1). Kewajiban untuk melayani daerah-daerah dengan sistem transportasinya yang masih lemah, misalnya, telah memotivasi permintaan akan subsidi publik dan subsidi silang dari rute-rute yang menguntungkan.

Biaya pengiriman melalui kereta api sangat bergantung pada komoditas yang dikirimkan. Untuk AS, hal ini ditunjukkan bergantung pada diskriminasi harga di antara para pengirim komoditas yang berbeda.²⁴ Tidak ada perkembangan yang seragam dalam ongkos pengiriman melalui kereta api dari tahun 1981 sampai 2004. Kenaikan biaya kirim untuk batu bara dan biji-bijian telah meningkat secara signifikan. Kenaikan harga dalam lalu lintas antarmodal lebih rendah karena adanya persaingan

perusahaan truk dan kereta api di antara kota-kota utama. Tingkat yang menurun atau tetap teramat untuk pengiriman produk-produk kimia dan otomobil. Hal ini secara khusus mengindikasikan nilai yang tinggi dari barang-barang ini. Permintaan akan pengiriman adalah permintaan turunan, dan harga yang bersedia dibayarkan oleh pengirim meningkat seiring dengan nilai barang kiriman.

Biaya transportasi udara. Dengan hadirnya mesin jet, biaya transportasi udara turun secara cepat dari pertengahan tahun 1950-an sampai awal tahun 1970-an. Mesin jet lebih cepat, andal, dan efisien bahan bakar dibandingkan mesin piston yang digantikannya (lihat Kotak 6.2). Harga riil menurut kualitas pesawat terbang juga mengalami penurunan sebesar 13 sampai 17 persen per tahun dari tahun 1957 sampai tahun 1972.²⁵ Kemajuan teknis mengalami pelambatan yang signifikan setelah tahun 1972, namun harganya masih turun sebesar 2 hingga 4 persen per tahun dari tahun 1972 sampai tahun 1983.

Antara tahun 1955 dan tahun 2004, harga turun dari \$3,87 per ton-kilometer menjadi tak sampai \$0,30 pada konstanta dolar AS tahun 2000. Pendapatan rata-rata per ton-kilometer turun 8,1 persen setahun pada tahun 1955-1972 dan 3,5 persen per tahun antara tahun 1972 dan 2003. Terlepas dari begitu fenomenalnya penurunan ongkos pengiriman lewat udara ini, friksi perdagangan dalam transportasi udara tidak turun secara dramatis. Biaya pengiriman via udara dalam dolar AS riil per kilogram naik 2,9 persen per tahun dari tahun 1973 sampai 1980, sebagian karena kenaikan harga minyak dunia, dan kemudian turun sebesar 2,5 persen per tahun dari tahun 1980 sampai 1993. Penurunan yang terjadi setelah tahun

KOTAK 6.1. *Terbesar di dunia: ukuran dan kewajiban sosial Indian Railways?*

Industri perkeretaapian menunjukkan peningkatan pengembalian pada skala dengan dua cara. Pertama, jaringan ekonomi dan kepadatan ekonomi memunculkan keunggulan ukuran di tingkat perusahaan. Kedua, operasi transportasi kereta api hampir selalu berpadu dengan pasokan layanan infrastruktur, memberi perusahaan-perusahaan kereta api suatu monopoli alamiah, paling tidak dalam ruang lingkup lokal. Mengingat pentingnya kereta api bagi pembangunan ekonomi dan sangat besarnya kekuatan pasar perusahaan kereta api, tidak mengejutkan bahwa banyak perusahaan tersebut dimiliki oleh negara.

Perusahaan terbesar dari industri raksasa ini adalah Indian Railways. *Guinness Book of World Records* menyebutnya sebagai perusahaan komersial atau utilitas terbesar di dunia, dengan lebih dari 1,6 juta karyawan. Indian Railways mengangkut lebih dari 16 juta penumpang dan tak kurang dari 1 juta ton kiriman barang setiap harinya. Pada tahun 2002, perusahaan ini menjalankan 14.444 rangkaian kereta api per hari, 8.702 di antaranya untuk angkutan penumpang, serta memiliki 216.717 gerbong penumpang, 39.263 gerbong barang, serta 7.739 lokomotif.

Didirikan pada tahun 1853 sebagai sebuah sistem yang terdiri atas 42 sistem rel, perusahaan ini dinasionalisasi menjadi satu unit pada tahun 1951. Integrasi vertikal Indian Railways tidak terbatas pada penggabungan berbagai layanan infrastruktur. Perusahaan ini memiliki serta menjalankan pabrik yang membuat lokomotif, gerbong, dan bahkan onderdil

kereta api. Jarak transportasi yang panjang di anak benua India memberi kereta api keuntungan kompetitif atas jalan raya. Malah, kereta api menghasilkan 70 persen dari pendapatan India dan sebagian besar keuntungannya dari jasa pengiriman, menyubsidi silang sektor pengangkutan penumpang yang merugi. Penetapan harga yang terlampaui tinggi atas jasa pengiriman merupakan salah satu alasan industri perkeretaapian kalah bersaing dengan jasa pengiriman lewat jalan darat dalam beberapa tahun terakhir.

Memangkas potensi guna menyediakan transportasi pengiriman berbiaya rendah untuk jarak jauh merupakan kewajiban sosial yang ekstensif. Kewajiban layanan sosial netonya pada tahun 2005–2006 bernilai lebih dari Rs 47 miliar, ditambah biaya kesejahteraan sebesar Rs 9,6 miliar. Kewajiban layanan tersebut meliputi pengiriman komoditas-komoditas pokok (gula, ternak, kertas) pada harga yang lebih rendah, menyubsidi penumpang dan layanan pengangkutan lain, serta membuka jalur-jalur baru yang kurang menguntungkan. Salah satu defisit yang paling besar adalah jasa pengangkutan yang disediakan untuk masyarakat perkotaan dan pinggiran di Chennai (dahulu dikenal sebagai Madras, saat ini menjadi ibu kota negara bagian Tamil Nadu di India—*ed.*), Kolkata (dahulu dikenal sebagai Kalkuta, saat ini menjadi ibu kota wilayah Benggala Barat—*ed.*), dan Mumbai.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

1980 sangat bervariasi menurut rutenya; penurunan terbesar terjadi pada rute yang lebih panjang dan rute Amerika Utara.²⁶ Setelah tahun 2001, ongkos riil pengiriman lewat udara ke AS naik tajam, yang kiranya mencerminkan biaya keamanan yang lebih tinggi.

Biaya transportasi laut. Dua subpasar telah tumbuh secara berbeda selama dasawarsa terakhir. Kapal besar digunakan untuk komoditas berat dalam jumlah banyak atas dasar perjanjian carter, di mana harga pengiriman ditentukan di pasar spot. Tidak ada jadwal atau rute yang tetap, sehingga pengiriman ditentukan oleh permintaan pasar saat itu. Pengiriman linier digunakan untuk kargo umum dengan rute perdagangan dan jadwal pemberangkatan yang tetap. Perdagangan linier diorganisasi dalam kartel, atau konferensi, yang membahas serta mengoordinasi masalah harga dan pangsa pasar.

Kemajuan teknis dan perubahan institusional telah menurunkan harga di kedua subpasar tersebut. Hal yang paling penting adalah pertumbuhan pengiriman registrasi terbuka, efek skala dari peningkatan permintaan transportasi laut yang besar, pengenalan peti kemas, dan perubahan-perubahan yang diakibatkannya di logistik pelabuhan. Pengiriman registrasi terbuka adalah praktik registrasi kapal atas dasar kesepakatan (Liberia dan Panama) untuk memangkas regulasi yang lebih tinggi dan biaya awak yang ditetapkan oleh negara-negara kaya. Armada registrasi terbuka melayani 5 persen dari tonase pengiriman laut dunia pada tahun 1950, 31 persen pada tahun 1980, dan 48 persen pada tahun 2000.²⁷ Diperkirakan bahwa pengeluaran untuk kapal registrasi terbuka 12 hingga 27 persen lebih rendah daripada kapal registrasi tradisional, di mana perbedaan biaya terbesarnya adalah pada biaya tenaga kerja.²⁸

Penurunan biaya karena skala efek disebabkan oleh kapasitas kapal yang lebih besar serta berbagai perubahan institusional. Ekspansi permintaan akan transportasi laut yang cepat tampaknya

KOTAK 6.2. *Mesin jet*

Diperkirakan sekitar 320 juta orang bertemu setiap tahunnya pada berbagai even profesional dan perusahaan setelah melakukan perjalanan udara. Dari perdagangan dunia yang nilainya \$12 triliun, 35 persennya dikirimkan melalui udara pada tahun 2006.^a Perkiraan tingkat keuntungan ekonomi dari investasi dalam infrastruktur dan jasa penerbangan adalah 56 persen di Kenya, 28 persen di Yordania, dan 19 persen di Kamboja.^b Alasan untuk semua ini adalah mesin jet, yang mungkin merupakan inovasi transportasi jarak jauh paling penting sampai saat ini. Jet lebih aman, mudah perawatannya, cocok untuk menempuh jarak jauh, dan efisien bahan bakar dibandingkan mesin propeler. Sejak merevolusi transportasi udara pada tahun 1960-an, mesin jet telah begitu erat dikaitkan dengan propulsi pesawat terbang sampai orang bertanya-tanya bagaimana industri pesawat terbang mampu membuat kemajuan yang sedemikian hebat dengan piston.

Namun seperti pada banyak penemuan yang menjadi terobosan dalam teknologi transportasi, masa peralihan antara penemuan dan keberhasilan ekonomi berlangsung cukup lama. Pada tahun 1929, Frank Whittle di Inggris, dan pada tahun 1933, Hans von Ohain, seorang fisikawan Jerman, secara terpisah mengembangkan konsep untuk mesin pendorong jet. Teknologi mesin jet berkembang cepat setelah PD II. Terobosan dalam transportasi penumpang komersial terjadi dengan diluncurkannya Boeing 707 dan Douglas DC-8. Pesawat terbang jet generasi awal sangat berisik dan memiliki biaya operasional yang lebih tinggi dibandingkan pesawat bermesin piston yang lebih maju. Kompensasi yang ditawarkan hanyalah soal kecepatan dan kapasitas kursi yang lebih banyak. Namun pada awal tahun 1960-an, kemajuan teknologi (yang biasa disebut mesin *by-pass*) hadir dalam sistem transportasi jarak jauh bertenaga propeler. Dalam waktu lima tahun, harga per ton-kilometer turun sekitar 40 persen.

Pesawat terbang jet memiliki rasio kekuatan-terhadap-bobot yang jauh lebih tinggi, memungkinkannya memiliki daya jelajah yang lebih jauh, terbang lebih cepat,

dan kemampuan angkut yang lebih besar. Kualitas yang lebih tinggi dan biaya yang lebih rendah berdampak besar terhadap berbagai sektor.

- *Mendukung jaringan pembeli-pemasok jarak jauh.* Sebagian besar perdagangan global menggunakan jasa pengiriman laut, namun transportasi udara mengisi ceruk yang penting dalam sistem produksi yang membutuhkan ketepatan waktu. Walaupun pengiriman dengan kapal bisa diprediksi, banyak perusahaan menggunakan kargo udara untuk mempercepat arus input antara dan untuk mengirimkan barang yang memiliki rasio nilai-terhadap-bobot yang tinggi. Bahkan untuk Brasil, yang terkenal akan ekspor barang-barang mentahnya, kargo udara pada tahun 2000 menyusun 0,2 persen dari volume ekspor total mereka berdasar bobot, tetapi hampir 19 persen menurut nilainya.^c Secara kebetulan, Brasil juga merupakan tempat beradanya pabrik pembuat pesawat terbang terbesar ketiga di dunia, Embraer. Contoh dari sektor yang paling diuntungkan oleh pengiriman lewat udara adalah semikonduktor dan fesyen. Pengiriman semikonduktor terkorelasi erat dengan jasa pengiriman udara secara keseluruhan sampai dianggap sebagai indikator kunci bagi kesehatan sektor tersebut. Siklus produk dalam industri fesyen telah menjadi begitu singkat sehingga sebuah rantai pakaian Spanyol mengirimkan barang dagangannya langsung dari pabrik ke kota, mengganti desainnya dua kali seminggu. Kebutuhan untuk merespons secara cepat selera konsumen yang berubah telah mendorong relokasi beberapa produksinya dari Asia Timur ke Spanyol dan negara-negara yang lebih dekat seperti Maroko dan Turki. Dari sana, pakaian dikirimkan ke toko-toko di seluruh penjuru dunia: "Pesawat terbang dari Zaragoza, Spanyol, mendarat di Bahrain dengan barang jadi untuk toko-toko Inditex di Timur Tengah, terbang lagi ke Asia, dan kembali ke Spanyol

dengan membawa bahan mentah dan pakaian setengah jadi."^d

- *Memungkinkan ekspor barang-barang yang cepat rusak ke berbagai tempat yang jauh.* Layanan transportasi udara yang tidak mahal dan sering memungkinkan negara-negara seperti Cile, Kolombia, dan Kenya menjual berbagai produk pertanian dan hortikultura mereka ke pasar Eropa, Timur Tengah, dan Amerika Utara. Contoh yang sangat bagus adalah Kenya, yang kini menguasai sepertiga pangsa pasar global bunga potong. Naivasha di Kenya tengah merupakan daerah petani penanam bunga yang sangat efisien, menunjukkan bahwa ekonomi lokalisasi juga ada dalam pertanian. Bunga yang dipetik pagi harinya di sana telah tiba di pasar Amsterdam pada malam hari. Hortikultura saat ini merupakan salah satu dari tiga penghasil pendapatan tertinggi (bersama turisme dan teh). Pada tahun 2007, nilai ekspor *freight on board* (FOB) sektor tersebut adalah sebesar shilling Kenya (Ksh) 42 miliar (sekitar US\$650 juta), dan Kenya Flower Council memperkirakan bahwa penghidupan sekitar 1,2 juta orang bergantung secara langsung atau tidak langsung pada industri itu. Sebaliknya, kurang memadainya fasilitas penyimpanan dan kapasitas kargo udara berpendingin ruangan di Bangladesh telah membuang kesempatan negara itu untuk mengekspor buah-buahan dan sayur bernilai tinggi ke Timur Tengah.^e
- *Turisme di negara-negara berkembang.* Pada tahun 2005, pemasukan dari turisme di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah adalah sekitar \$200 miliar,^f terutama berkat sektor penerbangan yang tidak mahal. Penerbangan carter menjadikan biaya yang dipangkas lebih besar karena adanya paket dengan berbagai layanan lain dan pemakaian kapasitas yang lebih baik. Pembangunan bandara di wilayah-wilayah turisme menghasilkan kluster pembangunan dengan kepadatan jasa komplementer yang tinggi serta

KOTAK 6.2. *Mesin jet (lanjutan)*

pasar tenaga kerja yang besar dan terspesialisasi. Antara tahun 1990 dan 2005, kedatangan turis di kawasan Afrika Sub-Sahara meningkat sebesar 8 persen per tahun—dari 6,8 juta menjadi 23,6 juta—dan pemasukan dari turisme, dari \$4,2 miliar menjadi \$14,5 miliar.

Kunjungan turis di Cina tumbuh hampir 10 persen setiap tahunnya. Saat ini, Kamboja menerima lebih dari 2 juta turis per tahun, Vietnam sekitar 4 juta, 16 kali lebih banyak dibandingkan jumlah pada tahun 1990.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
 a. International Air Transport Association 2007b.
 b. International Air Transport Association 2007a.
 c. Sanchez, dkk 2003.
 d. Rohwedder dan Johnson 2008.
 e. Dixie 2002.
 f. World Tourism Organization (UNWTO) 2006.

telah mengkomodasi perubahan-perubahan ini dan mengurangi risiko kompetisi.²⁹ Peningkatan dalam ukuran kapal tampaknya telah memungkinkan ekonomi satelit (*hub-and-spoke*)—kapal yang lebih kecil memindahkan kargo ke pelabuhan yang lebih kecil, sementara pengiriman terkumpul di berbagai pelabuhan yang lebih besar dan cepat. Contohnya adalah Hong Kong; Rotterdam; dan Singapura.

Kapal untuk komoditas berat, produk berpendingin, dan otomobil lebih menguntungkan jika memiliki rutenya sendiri. Sejak pertengahan tahun 1980-an, “tanker-tanker jus” telah mematrikan keunggulan Brasil dalam pasar ekspor global untuk produk jus jeruk, yang hampir semuanya diproduksi di Negara Bagian São Paolo. Peti kemas yang telah distandarisasi akan lebih hemat bagi semua moda transportasi—truk jarak jauh, perairan darat, kereta api, dan truk jarak pendek—karena barang tidak perlu dibongkar-muat (lihat Kotak 6.3). Pengangkutan dengan peti kemas memangkas biaya pelabuhan langsung yang dialokasikan untuk penyimpanan dan pengangkutan oleh kuli pelabuhan. Peti kemas juga mengurangi biaya tidak langsung terkait kapasitas yang tak terpakai jika barang berada di suatu pelabuhan untuk kurun waktu yang lama, yang pada waktu sebelumnya menyusun setengah hingga dua pertiga dari masa hidup kapal.³⁰

Hal ini juga memungkinkan bagi kapal-kapal yang lebih cepat dan lebih besar, yang mengurangi biaya per ton-milnya. Penurunan biaya ini lebih besar daripada investasi yang diberikan pada penyimpanan di pelabuhan.³¹

Namun, peti kemas juga telah mengonsentrasikan kapasitas pengiriman melalui laut di beberapa pelabuhan besar dunia. Sebagian besar negara berkembang terlambat melakukan revolusi peti kemas, sebab volume perdagangan mereka yang memang kecil dan harga faktor yang berbeda. Di mana modal langka dan tenaga kerja berlimpah, biaya modal untuk derek-derek khusus, area penyimpanan, dan penarik gerbong lebih tinggi, dan penghematan biaya pelabuhan jadi jauh lebih rendah.

Bagaimana perubahan teknologi ini memengaruhi biaya pengiriman atau pengapalan? Ketika disesuaikan dengan inflasi, harga riil untuk jasa pengiriman dengan kapal besar pada tahun 2004 adalah sekitar setengah dari harga riil pada tahun 1960.³² Ketika dideflasi dengan menggunakan indeks harga komoditas, terdapat fluktuasi yang besar, namun bukan tren menurun. Ini berarti bahwa friksi perdagangan yang dihasilkan dari biaya transportasi untuk komoditas besar yang umumnya dikirimkan dengan kapal carteran besar tidak mengalami penurunan—harga pengangkutan bijih besi atau gandum senilai satu dolar tidak

KOTAK 6.3. *Kotak besar*

Sekitar 90 persen kargo barang berukuran kecil dan sedang di seluruh dunia ditransportasikan dengan peti kemas yang ditumpukkan pada truk, lokomotif kereta, dan kapal angkut. Pada tahun 2007, lebih dari 18 juta peti kemas melakukan lebih dari 200 juta kali perjalanan. Peti kemas bahkan telah mengubah bagaimana kapasitas pelabuhan dan kapal atau jasa transportasi laut diukur. Kini, kargo yang dikirimkan diukur dalam satuan TEU (*twenty-foot equivalent unit*) atau FEU (*forty-foot equivalent unit*). Satu TEU adalah ukuran sebuah kotak sepanjang 20 kaki dan selebar 8 kaki, dengan massa bruto maksimum 24 metrik ton.

Secara populer, revolusi ini dikaitkan dengan Malcom McLean.^a Ia memiliki sebuah perusahaan truk di New Jersey dan pengetahuan yang sederhana: paket yang dikirimkan umumnya hanya perlu dibuka di tempat pengirim dan tujuannya, tetapi pembongkaran dan pengepakan kembali menghabiskan uang yang banyak. Pada tahun 1956, ia meluncurkan Sea-Land Service, dengan kapal tanker modifikasinya, *Ideal-X*, yang berlayar dari Newark, New Jersey, menuju Houston, Texas, dengan membawa 58 badan truk aluminium di atas deknya.

Gagasan itu belum menyebar luas sampai lebih dari satu dasawarsa setelahnya, ketika angkatan bersenjata AS membutuhkan alat transportasi militer yang efisien ke Vietnam. Meskipun menghadapi berbagai rintangan yang sangat berat, McLean berhasil memenangkan kontrak untuk membuat pelabuhan peti kemas di Teluk Cam Ranh dan mengirim peti kemas dari California ke Vietnam. Tanpa peti kemas, militer AS akan menghadapi kesulitan besar dalam menyediakan makanan, tenda, dan perlengkapan lain bagi 540.000 personel angkatan darat, angkatan laut, marinir, dan angkatan udara di Vietnam pada tahun 1969. Dari bukan siapa-siapa pada tahun 1965, pendapatan Departemen Pertahanan Sea-Land naik menjadi \$540 juta antara tahun 1967 dan 1973. Kemudian, rute ke Okinawa dan Teluk Subic di Filipina ditambah, tetapi

bisnis McLean tetap terbatas pada logistik militer.

Pemerintah Jepang adalah yang pertama mendukung ekspansi peti kemas. Pada tahun 1966, Shipping and Shipbuilding Rationalization Council mendesak Kementerian Transportasi untuk menghapuskan persaingan yang berlebihan agar dapat menarik keuntungan dari teknologi baru tersebut. Dewan ini juga mendorong pemerintah untuk membangun terminal peti kemas di area Tokyo-Yokohama dan Osaka-Kobe. Derek peti kemas yang pertama beroperasi pada tahun 1968. Namun, regulasi jalan raya melarang peti kemas berukuran penuh, dan Japanese National Railway tidak siap untuk mengangkut peti kemas sepanjang lebih dari 20 kaki.

Di AS, Matson Navigation memperoleh persetujuan pemerintah untuk menjalankan layanan peti kemas tidak bersubsidi antara pantai barat AS dan Hawaii serta Asia Timur. Perusahaan tersebut memiliki visi untuk membongkar kargo di Oakland langsung ke kereta-kereta khusus yang akan membawanya ke timur. Dalam perjalanan kembali, perusahaan tersebut merencanakan untuk mengangkut kargo militer ke basis AS di Jepang dan Korea Selatan. Bisnis ini tidak dapat dimulai sebelum Matson mengadakan perjanjian kerja sama dengan suatu mitra dari Jepang, dan peti kemas yang menyelesaikan perjalanan perdananya pada tahun 1968 dari Jepang ke AS dimiliki oleh Nippon Yusen Kaisha Line. Enam bulan berikutnya, Sea-Land Services McLean mengawali layanan reguler antara Yokohama dan pantai barat AS.

Begitu fasilitas infrastruktur jadi, lalu lintas peti kemas pun bisa berlangsung. Sampai akhir tahun 1968, rute Jepang-AS dipenuhi oleh peti kemas, tujuh perusahaan memperebutkan kiriman yang bobotnya tak sampai 7.000 ton setiap bulannya. Laju ekspansi pemakaian peti kemas ditentukan oleh infrastruktur pelabuhan dan rel. Di AS, lalu lintas antarmodal melalui rel naik tiga kali lipat antara tahun 1980 dan 2002, dari 3,1 juta kereta gandeng dan peti kemas menjadi 9,3 juta.

Transportasi peti kemas terus meningkat dengan kecepatan yang menakjubkan. Kotaknya pun terus bertambah besar, dengan standar FEU naik menjadi 48 kaki dan 53 kaki sehingga memungkinkan truk untuk mengangkut lebih banyak bawahan sekali jalan. Pelayaran dunia berkembang dengan pasti, dengan kapasitas peti kemas murni meningkat sebesar 10 persen setiap tahun antara tahun 2001 dan 2005. Ukuran kapal pun turut naik. Lusinan kapal yang mampu mengangkut 4.000 FEU masuk ke jajaran armada dunia pada tahun 2006, dan kapal-kapal yang lebih besar sedang dalam pesanan. *Emma Maersk* (yang memiliki panjang 396 meter), diluncurkan pada tahun 2006, dapat membawa lebih dari 14.500 TEU. Dari seluruh lalu lintas peti kemas dunia saat ini, 26 persennya berasal dari Cina.

Geografi dan topografi membatasi ukuran kapal yang terus naik: Oleh karena tidak mampu dilewati oleh kapal yang lebih besar daripada 5.000 TEU, Terusan Panama terus diperluas agar nantinya bisa mengakomodasi kapal dengan bobot hingga 12.000 TEU. Sebagian besar peti kemas juga terlampaui besar bagi Terusan Suez. Kapal peti kemas harus pula memerhatikan batas kedalaman dari Selat Malaka, yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. "Malacca-max" membatasi kapal sampai dengan yang berdimensi panjang 470 meter dan lebar 60 meter.

Apa yang terjadi dengan perusahaan Malcom McLean? Sea-Land terus berkembang dan merupakan perusahaan pengiriman laut terbesar di dunia pada tahun 1995. Perusahaan Denmark, Maersk, berada di urutan kedua, diikuti Evergreen. Empat tahun kemudian, Sea-Land diakuisisi oleh Maersk. Pada tahun 2000, Maersk-SeaLand memiliki kapasitas slot sekitar 850.000 TEU. Kotak besar McLean tetap bertahan.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Levinson 2006.

turun. Harga linier, berdasarkan data seriwaktu dari Kementerian Transportasi Jerman, menunjukkan kenaikan yang stabil sebelum mencapai puncaknya pada tahun 1985. Indeks harga untuk pengiriman linier mementingkan kargo umum, termasuk pengiriman dengan peti kemas dan barang-barang manufaktur. Indeks harga ini juga mencakup biaya bongkar-muat, yang secara khusus relevan sebab penurunan dalam biaya penanganan kargo dianggap sebagai sumber keuntungan utama dari peti kemas. Diukur secara relatif terhadap deflator PDB Jerman, harga linier mengalami penurunan sampai awal tahun 1970-an, naik tajam dari tahun 1974 sampai mencapai puncaknya pada periode tahun 1983–1985, dan menurun lagi setelahnya.

Tren biaya pengiriman ini berkebalikan dengan persepsi publik mengenai biaya perdagangan yang terus turun. Ada dua penjelasan yang dapat diajukan. Pertama, tren harga ini tidak mencerminkan penghematan biaya sesungguhnya dari peti kemas, karena tren tersebut tidak memperhitungkan faktor biaya transportasi dari pintu ke pintu dalam biaya total. Pada tahun 1956, biaya pemuatan kargo lepas adalah \$5,83 per ton. Ketika peti kemas diperkenalkan tahun itu, biaya pemuatannya tak sampai \$0,16 per ton.³³ Jadi, penghematan terbesarnya diperoleh dari biaya transfer antarmodal yang lebih rendah. Peti kemas memungkinkan barang untuk dipak sekali saja dan lalu dikirimkan ke tempat-tempat yang jauh dengan menggunakan moda-moda transportasi laut, kereta api, dan jalan raya. Kedua, kualitas layanan transportasi dan logistik telah mengalami peningkatan yang berarti, terutama dalam hal kecepatan dan keandalan. Tidak turunnya secara signifikan harga pengiriman, paling

tidak, dapat dijelaskan oleh kesediaan yang lebih besar untuk membayar demi mendapatkan layanan berkualitas lebih tinggi.

Penurunan kecil dalam biaya transportasi, namun kemudahan besar dalam friksi perdagangan

Informasi biaya tampaknya menunjukkan bahwa biaya transportasi internasional belum turun sebagaimana secara umum diyakini. Harga riil transportasi udara dan laut tidak mengalami kenaikan atau penurunan berarti sejak tahun 1970-an dan awal 1980-an. Namun, biaya transportasi ad valorem—biaya transportasi sebagai penyumbang nilai barang yang diperdagangkan—telah turun. Alasan dari penurunan ini adalah perubahan dalam komposisi barang dagangan dan komposisi mitra perdagangan.³⁴ Perubahan yang pertama adalah rasio bobot-nilai yang berkurang di semua transportasi internasional. Sementara itu, perubahan yang kedua adalah harga transportasi udara yang relatif lebih rendah daripada transportasi laut. Barang-barang yang secara tradisional diangkut melalui laut kini dikirimkan lewat udara. Setelah memperhitungkan perubahan dalam rasio bobot-nilai, pergeseran moda, serta perubahan rute, ekuivalen pajak ad valorem transportasi laut turun lebih banyak dibandingkan transportasi udara (lihat Figur 6.2).³⁵ Perubahan-perubahan dalam komposisi barang dan mitra perdagangan mengurangi friksi pasar transportasi, bukan biayanya.

Logistik, waktu, dan perdagangan internasional. Jasa transportasi bukanlah sesuatu yang homogen, dan biaya transportasi tidak bersifat netral terhadap produk atau tempat. Angka-angka pemasukan dan berbagai indeks harga tidak mengindikasikan kualitas

atau kecepatan. Pengiriman peti kemas dari Eropa dengan tujuan AS masih membutuhkan dua atau tiga minggu—dari Eropa ke Asia lima minggu. Namun, pengiriman melalui udara membutuhkan waktu satu hari atau kurang ke semua tujuan di seluruh penjuru dunia. Dengan menurunnya biaya transportasi udara, harga kecepatan pun turun secara dramatis.

Hal ini penting bagi perdagangan. Setiap satu hari dalam perjalanan laut yang memisahkan suatu negara dari importirnya, menurunkan probabilitas pencarian dan pembelian barang manufaktur dari negara itu sebanyak 1 persen.³⁶ Perusahaan-perusahaan pengeksport pun bersedia membayar 1 persen dari nilai barang per hari untuk menghindari kerugian waktu yang terkait dengan transportasi laut. Dengan peningkatan dalam intensitas perdagangan internasional baru-baru ini, tuntutan akan permintaan juga ikut meningkat. Barang-barang dengan sensitivitas waktu yang paling tinggi mengalami peningkatan tercepat dalam perdagangan. Contohnya adalah berbagai produk pertanian yang mudah busuk dan barang-barang lain yang memiliki siklus produk pendek seperti fesyen, di mana preferensi konsumen terus-menerus berubah, atau elektronik, di mana teknologi terbaru dianggap memiliki keunggulan. Siklus semacam itu tidak hanya penting di Eropa, Amerika Utara, dan Asia Timur Laut, tetapi juga di Cina, India, dan Asia Tenggara.

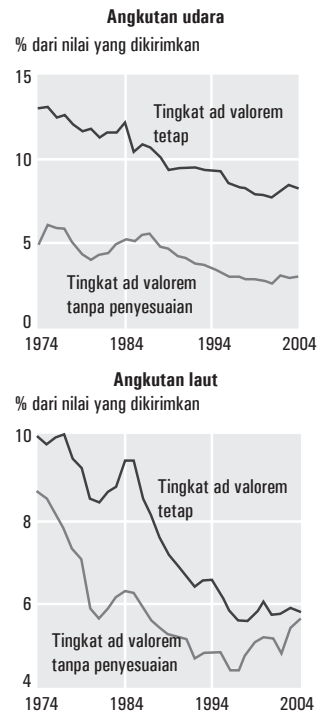
Transportasi yang lebih cepat dapat memacu perubahan dalam geografi perdagangan. Pada awalnya, lokasi produksi untuk tekstil dan elektronik dipilih berdasarkan biaya upah. Namun dengan siklus produk yang pendek, waktu transportasi yang lebih singkat kiranya menjadi lebih

dipentingkan daripada biaya upah, sehingga yang terjadi kemudian adalah relokasi. Beberapa produsen pakaian AS yang melakukan hubungan *outsourcing* di Asia telah melakukan relokasi ke lokasi-lokasi dengan tingkat upah yang lebih tinggi di Karibia dan Meksiko.³⁷ Siklus produk yang pendek, dan, secara lebih umum, permintaan yang tidak menentu, merupakan penggerak aglomerasi yang membuat perusahaan mesti mencari lokasi yang dekat dengan pemasok.³⁸ Namun dengan permintaan yang lebih pasti, kecepatan yang lebih tinggi menyumbang terhadap *outsourcing* tahapan-tahapan produksi (produksi komponen, penelitian dan pengembangan, dan perakitan) ke negara-negara lain menurut keunggulan komparatifnya.

Biaya komunikasi. Biaya panggilan telepon selama tiga menit dari New York ke London turun dari \$293 pada tahun 1931 (dolar tahun 1993) menjadi sekitar \$1 pada tahun 2001 dengan koneksi yang jauh lebih baik—dan hanya beberapa sen pada saat ini (lihat Figur 6.3). Internet dan berbagai kemajuan telekomunikasi lain telah menurunkan biaya telekomunikasi, membantu mengurangi friksi perdagangan untuk barang-barang fisik, terutama perdagangan intraindustri. Telekomunikasi memiliki dampak yang sama, jika tidak malah lebih besar, terhadap perdagangan jasa. Meski demikian, banyak pekerjaan yang membutuhkan komunikasi yang intensif tidak terlalu terpengaruh. Interaksi personal secara langsung dan kontak tatap muka tetap menjadi kekuatan aglomerasi yang penting, secara khusus dan paradoks dalam industri-industri yang paling padat-komunikasi.

Biaya komunikasi yang lebih rendah memfasilitasi koordinasi jaringan produksi internasional.³⁹ Namun, terdapat dua efek

Figur 6.2 Biaya kirim melalui udara turun lebih sedikit daripada biaya kirim lewat laut



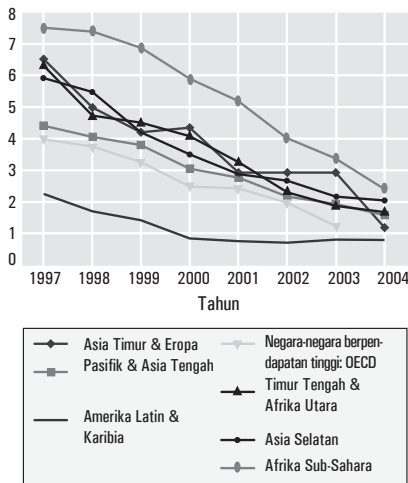
Sumber: Hummels 2007.

Catatan: Tingkat ad valorem tanpa penyesuaian adalah rasio pengeluaran terhadap nilai barang impor. Tingkat ad valorem tetap diperoleh dari regresi dan memperhitungkan perubahan dalam mitra perdagangan dan produk.

Figur 6.3 Biaya komunikasi telah turun menjadi seperseniannya saja dari satu dasawarsa yang lalu

Rata-rata biaya sekali menelepon ke AS

US\$ per 3 menit



Sumber: Bank Dunia 2007j.

yang lebih langsung. Pertama adalah berkurangnya biaya pencarian. Oleh karena pengetahuan mengenai konsumen atau pemasok potensial di negara-negara lain tidak sempurna, hubungan perdagangan dimulai dengan pencarian akan mitra dagang. Pencarian tersebut bergantung pada kualitas infrastruktur komunikasi, yang umumnya merupakan biaya tetap dan, karenanya, meningkatkan intensitas perdagangan internasional manakala ia membuat biaya pencarian mitra dagang itu lebih rendah.⁴⁰ Hal yang kedua adalah berkurangnya biaya variabel perdagangan. Biaya ini muncul dari kebutuhan konsumen dan produsen untuk berinteraksi mengenai spesifikasi produk, kontrol kualitas, dan penetapan waktu.⁴¹ Biaya variabel perdagangan rendah untuk barang-barang homogen yang diperdagangkan dalam sistem yang terorganisasi atau dengan harga rujukan. Namun, biaya ini tinggi untuk barang-barang yang terdiferensiasi.⁴² Oleh karena barang-barang ini paling banyak dijumpai dalam perdagangan proses produksi yang lebih terdisagregasi, biaya komunikasi memainkan peran

penting dalam kemunculan perdagangan intraindustri baru-baru ini (lihat Figur 6.1).

Biaya komunikasi yang rendah memungkinkan kontrol proses produksi dari jarak jauh dengan sistem kendali berbantuan komputer dan komunikasi *online*, mengurangi kebutuhan untuk menempatkan staf manajemen dan teknis di lokasi yang sama dengan para tenaga kerja tidak terampil. Hal juga memungkinkan perusahaan-perusahaan yang terintegrasi secara vertikal untuk menyubkontrakkan produksinya ke berbagai negara dengan tingkat upah yang rendah. Namun, biaya komunikasi yang rendah pun memfasilitasi pemecahan proses produksi ke dalam rantai-rantai pasokan perusahaan yang berbeda yang terdistribusi di banyak negara dan benua.⁴³

Biaya komunikasi yang rendah secara khusus penting bagi pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan di luar negeri serta tidak membutuhkan pengiriman produk fisik, seperti jasa bisnis, profesional, dan jasa teknis, termasuk akunting, pembukuan, pemrograman komputer, serta pemrosesan informasi dan data. Impor AS atas berbagai jasa ini meningkat sebesar lebih dari 66 persen selama kurun waktu tahun 1997 dan 2004. Mengalirnya pekerjaan ke luar negeri itu telah memunculkan ketakutan di antara banyak pekerja kerah putih yang jumlahnya di pasar tenaga kerja begitu banyak dan mengurangi dukungan politis bagi rezim perdagangan terbuka.⁴⁴ Berkebalikan dengan ketakutan ini, impor jasa bisnis di negara-negara kaya tetap relatif rendah. Di AS, persentase impor jasa komputer dan bisnis hanya sebesar 0,4 persen pada tahun 2003, dan ekspor jasa ini masih jauh lebih besar.

Pemberi *outsourcer* terbesar, dalam hubungannya dengan nilai tambah lokal dari jasa ini, adalah negara-negara kecil

seperti Angola, Mozambik, Papua Nugini, dan Republik Kongo. Di antara negara-negara maju, Jerman, sebuah negara dengan impor absolut yang tinggi dalam jasa bisnis (\$39 miliar pada tahun 2002), menduduki peringkat ke-59 dengan persentase sebesar 2,9 persen. AS, yang memiliki impor absolut dalam jasa bisnis tertinggi (\$41 miliar pada tahun 2002), berada pada peringkat ke-115. Namun, AS merupakan eksportir jasa terbesar (\$58 miliar pada tahun 2002) dan dengan demikian ekspor netonya selalu jauh lebih besar daripada impornya. Irlandia menunjukkan bahwa perdagangan dalam jasa imaterial cenderung berada dalam industri dan bukan antarindustri. Negara ini merupakan eksportir komputer dan jasa informasi terbesar serta importir terbesar keempat. Meski demikian, rasio ekspornya terhadap nilai tambah lokal dari jasa komputer dan informasi hanya 16 persen (9 persen dari PDB).

Jadi, relokasi jasa-jasa pendukung (*back-office*) ke luar negeri bukanlah ancaman bagi tenaga kerja di negara-negara maju. Keseimbangan perdagangan dalam jasa bisnis di hampir semua negara maju positif dan meningkat dari tahun 1981 sampai 2001. India, yang dipandang menarik bagi banyak jasa bisnis dari negara-negara kaya, memiliki peningkatan output yang lebih rendah dalam sektor ini dari tahun 1995 sampai 2001, dibandingkan Inggris.⁴⁵ Singkatnya, kesan bahwa jasa mengakibatkan terjadinya penyebaran ekonomi antarnegara tidak didukung oleh kenyataan. Perdagangan dalam jasa ini telah meningkat banyak, tetapi untuk impor maupun ekspor. Bagi kebanyakan negara, persentasenya dalam jasa lokal tetap kecil. Selain itu ketika telah *outsourc*-kan, banyak dari bisnis yang hanya terkonsentrasi di beberapa tempat. Biaya komunikasi yang rendah tidak

terlalu memengaruhi aktivitas kreatif dan jasa bernilai tinggi yang membutuhkan interaksi personal yang sering.

Biaya transportasi dan skala ekonomi: analisis dua dasawarsa

Evolusi biaya transportasi, sebuah faktor penting dalam geografi ekonomi, membantu menjelaskan pengalaman di bagian sebelumnya. Penurunan dalam biaya transportasi meningkatkan konsentrasi orang dan perusahaan karena hal itu memungkinkan upaya berbagi fasilitas dan jasa yang lebih efisien. Riset mutakhir juga menjelaskan dua konsekuensi yang tidak terduga dari turunnya biaya transportasi: (1) di tataran internasional, perdagangan meningkat dengan negara-negara tetangga, bukan dengan negara-negara yang jauh, dan (2) dalam negeri, membaiknya infrastruktur transportasi menjadikan aktivitas ekonomi lebih terkonsentrasi, bukannya berkurang.

Penelitian belum mampu menjelaskan dengan baik mengapa turunnya biaya transportasi justru mempersulit negara-negara berkembang dan berbagai kawasan yang tertinggal untuk masuk ke dalam perdagangan dunia—tentu saja, peningkatan keuntungan dalam sektor transportasi seringkali diabaikan dalam model-model formal. Namun, sebagaimana turunnya biaya transportasi memfasilitasi skala ekonomi dalam produksi, produksi dan perdagangan yang meningkat juga menghasilkan skala ekonomi dalam transportasi.

Turunnya biaya transportasi menciptakan lanskap ekonomi yang tidak rata

Sebelum biaya transportasi mengalami penurunan dengan cepat baru-baru

ini, kondisi geografis alamiah atau “bawaan” (seperti sungai dan danau) sangat memengaruhi keputusan lokasi permukiman dan pengaturan spasial dari produksi dan perdagangan. Investasi bersama kemudian menciptakan peningkatan pengembalian pada skala yang membentuk geografi ekonomi. Investasi tersebut bisa mencakup fasilitas kesehatan dan pendidikan lokal, atau pasar dan layanan-layanan lain yang menurunkan biaya transaksi dan perdagangan—seperti perlindungan hak kepemilikan, penyelesaian sengketa kontrak, atau identifikasi peluang pasar. Semakin banyak orang yang memakai satu fasilitas atau layanan komunal, semakin rendah biaya per pemakainya. Semakin besar suatu permukiman, semakin banyak orang yang secara bersama-sama menanggung biaya tetap. Untuk menggunakan jasa, orang dan barang harus melakukan perjalanan. Jadi, ketika biaya transportasi turun, akses meningkat, skala naik, dan biaya unit penyediaannya turun. Beginilah biaya transportasi menentukan ukuran geografis pasar serta jangkuan dan skala layanan komunal.

Ketika semakin banyak fasilitas dan jasa disediakan di kota-kota besar, komunitas yang lebih kecil menjadi kurang menarik dan disparitas spasial muncul—distribusi ukuran kota-kota kecil dan besar berubah. Geografi bawaan dan membengkaknya investasi infrastruktur perkotaan mengakibatkan dinamika searah yang menentukan bagaimana lanskap ekonomi pertamanya menjadi kasar, lalu benjol-benjol atau tidak rata.

Para sejarawan ekonomi telah lama menyadari bahwa proses-proses ini, yang disebabkan oleh biaya transportasi yang berubah, sangat penting bagi pembangunan ekonomi.⁴⁶ Selain itu,

para pakar geografi serta perencana pembangunan memformalkan efek fasilitas-fasilitas komunal yang tak dapat dibelah dalam membedakan fungsi dan ukuran kota ini dalam “teori pusat”.⁴⁷ Para ekonom melangkah lebih jauh dari geografi bawaan dan barang-barang publik. Mereka menyadari bahwa peningkatan pengembalian pada skala dalam produksi barang-barang manufaktur dan gagasan lebih lanjut memengaruhi distribusi aktivitas ekonomi dalam lanskap geografis. Dengan urbanisasi, manufaktur dan jasa bersama menjadi penggerak pertumbuhan, sebagaimana telah didiskusikan dalam bab 4. Kekuatan-kekuatan ini berinteraksi dengan biaya transportasi untuk menentukan evolusi ekonomi spasial, pada semua skala spasial—internasional, nasional, dan lokal.

Turunnya biaya transportasi meningkatkan perdagangan antarnegara tetangga

Kenaikan permintaan atas varietas-varietas barang yang sama menjelaskan paradoks bahwa turunnya biaya transportasi mendorong lebih banyak perdagangan antarnegara yang berdekatan dan memiliki karakteristik serupa. Pada kenyataannya, selama 40 tahun terakhir, jarak telah menjadi penghambat besar perdagangan, sementara penyekatan—efek batas—sebaliknya (lihat Figur 6.4).

Teori perdagangan tradisional tidak mempertimbangkan peningkatan pengembalian pada skala dan diferensiasi permintaan. Teori ini memprediksi perdagangan yang lebih intensif dalam barang yang berbeda, sehingga yang banyak dibahas adalah perdagangan antarnegara dengan sumber kekayaan yang berbeda. Negara-negara melakukan

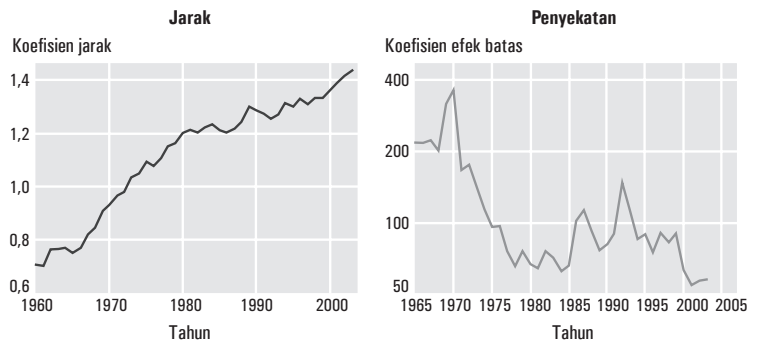
perdagangan karena tidak dapat menghasilkan sendiri produk-produk yang mereka impor—pisang dari Amerika Tengah yang dijual ke Eropa untuk ditukarkan dengan mobil. Namun dengan barang yang terdiferensiasi, perdagangan terjadi dalam kelas-kelas barang dan bukan antarmereka. Negara melakukan perdagangan karena mereka ingin versi yang sedikit berbeda dari barang yang sama—Jepang dan Swedia mempertukarkan Toyota dengan Volvo. Dengan perkataan lain, dalam teori perdagangan lama di mana biaya transportasinya tinggi, negara-negara menjalankan perdagangan hanya untuk apa yang mereka *perlu*. Dalam teori perdagangan baru dan dengan skala ekonomi, kecintaan akan varietas, dan biaya transportasi yang rendah, negara-negara berdagang karena mereka *menginginkannya*.

Perdagangan internasional terjadi di antara negara-negara di Belahan Bumi Utara (yang sering kali saling bertetangga) pada tahun 1960-an dan 1970-an, walaupun mereka pada dasarnya memiliki kekayaan alam yang serupa. Perdagangan antara negara-negara kaya dan miskin pada mulanya mengecil karena perkembangan ini. Pada awal tahun 1980-an, perdagangan intraindustri antara negara-negara berpendapatan menengah dan tinggi meningkat, dan kemudian antara berbagai negara dari kategori yang berbeda (lihat Figur 6.5). Diferensiasi permintaan—yaitu, kecintaan pada keragaman—dan perdagangan intraindustri tidak lagi terbatas pada negara-negara kaya.

Menyertai kebangkitan dalam perdagangan intraindustri adalah besarnya peningkatan perdagangan barang-barang antara relatif terhadap barang-barang jadi. Perdagangan barang-barang antara intraindustri

Figur 6.4 Jarak telah menjadi penghambat yang semakin besar, sebaliknya dengan penyekatan

Koefisien jarak dan batas nasional dalam model-model perdagangan, 1960–2005



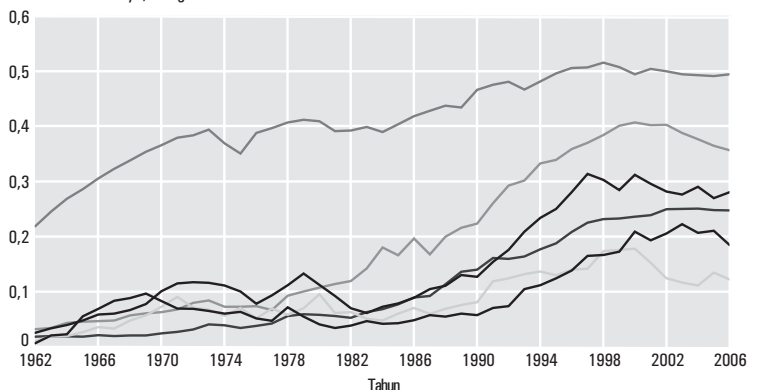
Sumber: Mayer 2008 (untuk Laporan ini).

membutuhkan sektor transportasi yang sangat efisien. Kemampuan untuk mengoordinasi dan mengontrol proses produksi secara *real time* dengan sistem yang terkomputerisasi sangat penting bagi disintegrasi vertikal proses produksi di negara-negara berpendapatan tinggi dan proses *outsource* ke negara-negara berpendapatan menengah.⁴⁸ Jadi, biaya transportasi yang lebih rendah, perubahan dalam barang yang diperdagangkan, dan biaya komunikasi yang rendah saling menguatkan.

Orang mungkin berharap bahwa

Figur 6.5 Perdagangan intraindustri global tidak lagi terbatas pada negara-negara kaya

Indeks Grubel-Lloyd, 5 digit



— Penghasilan tinggi ke penghasilan tinggi — Penghasilan rendah ke penghasilan rendah
 — Penghasilan rendah ke penghasilan tinggi — Penghasilan rendah ke penghasilan menengah
 — Penghasilan menengah ke penghasilan tinggi — Penghasilan menengah ke penghasilan menengah

Sumber: Brühlhart 2008 (untuk Laporan ini).

Catatan: Indeks Grubel-Lloyd merupakan pecahan total perdagangan yang dihitung berdasarkan perdagangan intraindustri.

barang-barang yang memiliki rasio nilai-terhadap-bobot yang rendah akan diperdagangkan, terutama di antara wilayah-wilayah berjarak dekat. Namun, siklus produk untuk barang-barang intrindustri yang padat pengetahuan serta untuk barang-barang konsumen seperti peralatan elektronik dan barang-barang fesyen menjadi lebih pendek. Sensitivitas waktu yang lebih besar ini membantu menjelaskan mengapa ketergantungan jarak perdagangan bukannya turun, malah menaik. Jika negara-negara ingin mengambil keuntungan dari tren globalisasi dewasa ini, koordinasi regional mengenai investasi infrastruktur dan kebijakan transportasi jadi semakin penting.⁴⁹

Bagaimana meningkatnya pengembalian pada skala dalam produksi, kecintaan pada keragaman untuk barang-barang konsumen dan barang-barang antara, dan biaya transportasi yang lebih rendah menyebabkan konsentrasi aktivitas ekonomi dalam lingkup geografis? Pertama, produk-produk yang terdiferensiasi dan pengembalian pada skala yang meningkat akan mendongkrak produktivitas di wilayah atau negara yang lebih besar daripada di wilayah atau negara yang lebih kecil, bahkan jika mereka memiliki sumber per kapita dan akses ke teknologi yang sama. Dimensi penting dari ukuran adalah volume permintaan atau massa ekonomi keseluruhan, bukan ukuran luas wilayah. Dengan pertimbangan aglomerasi semacam itu, Hong Kong dan Singapura dianggap sebagai negara-negara yang “besar”.

Kedua, semakin besar suatu kawasan, semakin banyak varietas atau barang antara yang akan diproduksi secara lokal. Dibandingkan dengan kawasan-kawasan yang lebih kecil, lebih sedikit barang yang harus diimpor,

menghemat biaya transportasi. Orang dengan pendapatan nominal yang sama, karenanya, memiliki pendapatan riil yang lebih tinggi di kawasan-kawasan yang lebih besar, dan perusahaan pun mampu menghemat biaya.

Ketiga, pendapatan riil yang lebih tinggi akan mendorong terjadinya migrasi, memberi tekanan pada upah lokal. Upah yang lebih rendah akan menarik lebih banyak perusahaan, membuat pasar yang besar semakin besar serta menyebabkan putaran baru sebab-akibat relokasi perusahaan, pendapatan riil yang lebih tinggi, dan pasar yang lebih besar yang bersifat sirkuler. Bab 9 mendiskusikan secara lebih detail bagaimana negara-negara berkembang dapat mengatasi masalah integrasi regional, belajar dari pengalaman dengan kerja sama institusional, infrastruktur regional, dan insentif yang terkoordinasi di seluruh dunia.

Turunnya biaya transportasi mengakibatkan konsentrasi di dalam negeri

Manfaat produktivitas dan pendapatan dari aglomerasi, yang terutama disebabkan oleh biaya transportasi yang lebih rendah, sering kali sulit dimengerti oleh para perencana pembangunan dan pembuat kebijakan. Namun, manfaat tersebut menjelaskan implikasi kontraintuitif kedua dari biaya transportasi yang menurun. Terdapat keyakinan yang kuat bahwa distribusi infrastruktur transportasi yang merata akan menghasilkan distribusi geografis aktivitas ekonomi yang juga setara. Konsentrasi yang tinggi dipandang sebagai persoalan, dan redistribusi spasial massa ekonomi diharapkan mampu memperbaiki kesetaraan pembangunan. Investasi besar-besaran dalam infrastruktur telah menjadi

KOTAK 6.4. *Intervento straordinario Italia: respons tak terduga dari biaya transportasi yang menurun*

Disparitas regional disebabkan oleh distribusi infrastruktur yang tidak merata, dan investasi infrastruktur di daerah-daerah tertinggal akan mengurangi ketidakseimbangan ini. Itulah asumsi yang umum. Namun, industri yang ingin menarik keuntungan dari investasi-investasi ini pindah ke tempat lain, disertai oleh migrasi-keluar massal para pekerja. Contoh yang bagus mengenai hal ini adalah kebijakan regional Italia untuk mengurangi kesenjangan pembangunan di bagian Utara dan Selatan negara. *Mezzogiorno* menjadi istilah umum bagi suatu daerah yang menderita karena kebijakan regional yang maksudnya baik tersebut.^a

Intervento straordinario jangka pendek dikelola oleh sebuah agensi khusus, *Cassa per il Mezzogiorno*, yang didirikan pada tahun 1950. Program ini didukung oleh International Bank for Reconstruction and Development (IBRD), dipimpin oleh Paul Rosentstein-Rodan, yang mengembangkan *Big Push Model* untuk pembangunan ekonomi pada tahun 1940-an. Dampak pembangunannya datang dari investasi besar-besaran pada infrastruktur, dengan penekanan pada pembangunan jalan dan rel kereta api. Segera menjadi jelas bahwa keberhasilan jangka pendek tidak akan bisa diraih, mendorong definisi ulang atas arah strategisnya. Pada pertengahan tahun 1950-an, *Cassa* mengalihkan fokusnya pada upaya untuk mendukung investasi industri, berkonsentrasi pada “nukleus” dan wilayah-wilayah prioritas.

Hasilnya, di sepanjang tahun 1950-an, sekitar 2 juta pekerja meninggalkan daerah target. Menjelang akhir tahun 1960-

an, emigrasi dianggap sebagai persoalan pembangunan utama, dan investasi infrastruktur serta subsidi dikonsentrasikan di area-area di mana tingkat emigrasinya paling tinggi.^b Dari awal tahun 1980-an, ketika masa berlaku *Cassa* pertama sudah habis, kebijakan ini masih coba dipertahankan dengan 11 keputusan menteri, kadang untuk waktu sampai tiga bulan. Pada tahun 1986, “intervensi luar biasa” ini diberi alokasi dana segar sampai tahun 1993.

Pengeluaran tahunan total *Cassa* mencapai puncaknya sebesar 3.750 miliar lira (US\$4,5 miliar) pada tahun 1976, lalu turun sampai 2.650 miliar lira (US\$2,1 miliar) pada tahun 1991, dan kolaps setelahnya. Dana tersebut tidak banyak berpengaruh terhadap indikator-indikator ekonomi di *Mezzogiorno* (lihat tabel kotak).

Tingkat pengangguran turun sampai awal tahun 1970-an karena jutaan pekerja bermigrasi ke Italia Bagian Utara dan negara-negara lain. Angka pengangguran ini kemudian naik dua kali lipat pada akhir tahun 1980-an, mengindikasikan ketergantungan Selatan yang semakin besar terhadap transfer fiskal dari Utara.

Pembangunan ekonomi di *Mezzogiorno*

	1951–1960	1961–1970	1971–1980	1981–1990	1990
Persentase Selatan dari total nasional (%)					
Populasi	37,2	36,0	35,1	36,1	36,6
PDB per kapita	54,5	56,6	58,6	58,2	56,7
Investasi tetap	26,0	29,0	31,2	29,0	26,9
Pengangguran					
Selatan	9,1	6,4	9,6	16,3	19,7
Tengah-Utara	6,8	4,5	5,2	7,6	6,5

Sumber: Faini, Giannini, dan Galli 1993.

Skandal yang melingkupi *Cassa per il Mezzogiorno* tersebut disingkapkan sebagai “penyuapan” (*tangentopoli*) oleh para hakim “bertangan bersih” (*mani puliti*) di negara tersebut. Skandal ini turut berperan terhadap dibubarkannya Partai Demokratik Kristen dan Partai Sosialis serta munculnya Liga Bagian Utara, yang menuntut penyekatan Utara dan Selatan guna mengakhiri penyalahgunaan di *Mezzogiorno*. Sebuah intervensi yang dimaksudkan untuk menyeragamkan negara bisa jadi justru meningkatkan perpecahan internal.

Bab 8, “Kesatuan, Bukan Keseragaman”, membahas bagaimana negara-negara memperjuangkan integrasi nasional dengan menggunakan beragam institusi yang nasional, infrastruktur yang konektif, serta intervensi yang ditargetkan secara spasial.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

a. Boltho, Carlin, dan Scaramozzino 1997; Sinn dan Frank 2001.

b. Pada saat itu, beberapa kritik terhadap kebijakan *Mezzogiorno* menuntut bahwa dana membantu migrasi keluar (Lutz 1962).

instrumen kebijakan yang sentral untuk mendorong perusahaan-perusahaan pindah ke wilayah yang tertinggal. Namun, hasilnya biasanya berlawanan—kawasan yang menjadi sasaran kehilangan produksi dan pekerja yang pindah ke wilayah maju (lihat Kotak 6.4).

Pembagian pengetahuan adalah kekuatan lain yang membentuk geografi ekonomi suatu negara dan wilayah.

Kemampuan praktis dapat dimanfaatkan oleh lebih banyak pengguna dengan biaya tambahan yang kecil atau tanpa biaya ekstra sama sekali. Kemampuan semacam itu melekat pada pekerja yang berpengalaman, dan akumulasi stok pengetahuan akan menghasilkan inovasi. Pasar tenaga kerja lokal yang lebih besar meningkatkan limpahan pengetahuan di antara para pekerja

dan dengan demikian menaikkan produktivitas secara nonlinear.⁵⁰ Di kota-kota besar, manfaat ini mungkin tidak sepenuhnya terasakan karena kongesti dan fragmentasi yang terjadi menghambat interaksi. Namun, sistem transportasi perkotaan yang berfungsi baik dapat meningkatkan keefektifan pasar tenaga kerja dan menyebarkan pengetahuan yang didapat dari pekerjaan (lihat Kotak 6.5).

Turunnya biaya transportasi mendorong ekonomi lokalisasi dalam produksi pengetahuan dan informasi—

misalnya, untuk jasa bisnis, profesional, dan teknis. Biaya komunikasi yang lebih rendah diharapkan dapat melonggarkan perdagangan sektor jasa. Namun, sebagian besar industri yang padat komunikasi masih sangat teraglomerasi.⁵¹ Alasan utama dari masih adanya ekonomi aglomerasi dalam produksi pengetahuan adalah fakta bahwa verifikasi kualitas informasi membutuhkan pemahaman dan hubungan yang didasari oleh kepercayaan. Jaringan informal berfungsi sebagai alat penyaring untuk membangun kepercayaan dalam suatu

KOTAK 6.5. *Mobilitas dengan kepadatan di Hong Kong, Cina*

Hong Kong, pada paruh kedua tahun 1970-an, mengalami pertumbuhan ril sebesar sekitar 10 persen per tahun, jumlah imigran yang naik-turun, dan permintaan akan mobil pribadi yang naik pesat. Registrasi mobil naik dua kali lipat dalam satu dasawarsa. Akibatnya adalah hilangnya waktu penumpang dan barang karena terjebak kemacetan serta masalah kesehatan yang terkait dengan polusi udara. Departemen Transportasi Hong Kong, bereaksi dengan mengambil langkah yang keras. Pada tahun 1979, pemerintah membuat kebijakan transportasi untuk meningkatkan kapasitas jalan, memperluas dan memperbaiki sistem transit massa, dan mengelola kapasitas jalan yang ada dengan lebih baik.

Pemerintah menaikkan pajak tahunan kendaraan bermotor sampai tiga kali lipat, menaikkan biaya registrasi pertama dua kali lipat (antara 70 dan 90 persen dari harga impor kendaraan), dan melipatduakan pajak bahan bakar. Kepemilikan kendaraan pribadi dan umum turun drastis. Pada tahun 1985, persentase mobil pribadi terhadap mobil yang teregistrasi turun menjadi 50 persen, 10 persen di antaranya taksi.^a Sistem transportasi publik meliputi sebuah jalur rel kereta api bawah tanah sepanjang 74 kilometer, jalur rel untuk beban berat sepanjang 34 kilometer (yang menghubungkan Kowloon dengan Cina), jalur rel untuk beban ringan sepanjang 32

kilometer di barat daya New Territories, dan jalur trem sejauh 16 kilometer di North Side Hong Kong Island. Lima perusahaan bus swasta beroperasi secara waralaba dengan lebih dari 6.000 kendaraan. Bus-bus ini dilengkapi dengan minibus yang menarik ongkos tetap dan memiliki hak eksklusif untuk melayani rute-rute tertentu. Masuk ke subpasar ini harus memenuhi syarat yang ketat, dengan jumlah minibus maksimum untuk pusat-pusat kota.^b Pindah dari moda ke submoda transportasi yang lain tidak membuat penumpang kehilangan banyak waktu.

Penarikan ongkos untuk memakai jalan gagal secara politis pada tahun 1985. Salah satu alasannya adalah pembukaan Island Route of the Mass Transit Railway yang mampu mengangkut sekitar seperempat dari semua penumpang pada tahun 1988, dan Island Eastern Corridor setahun sebelumnya. Kedua moda transportasi massal tersebut mampu mengurangi kongesti. Dewasa ini, penarikan ongkos jalan di Hong Kong diberlakukan bukan sebagai sebuah upaya untuk mengurangi kongesti, tetapi untuk mencegah polusi udara. Hong Kong menduduki peringkat kelima dalam indeks infrastruktur laporan daya saing global, dengan skor 6,4 dari maksimal 7, serta peringkat pertama dalam efisiensi pasar produk dan kecanggihan pasar keuangan.

Pengalaman di Hong Kong mengajarkan hal-hal berikut bagi berbagai kota yang saat ini berkembang pesat di dunia berkembang:

- Ada batas untuk mobilitas dan aksesibilitas kendaraan pribadi di kota-kota besar. Bahkan tanpa penarikan pajak kongesti dan ongkos parkir, disinsentif fiskal yang kuat dapat menghadang laju motorisasi di fase pertumbuhan pendapatan yang fenomenal dan membatasi persentase kepemilikan kendaraan pribadi di dalam transportasi perkotaan.
- Bus, dan khususnya minibus, dapat diatur untuk menghindari kongesti dan biaya perjalanan yang tinggi. Bahkan dengan peraturan atau regulasi, hampir semua transportasi publik bisa menguntungkan.
- Seiring dengan kebijakan untuk menahan laju motorisasi, berbagai instrumen manajemen lalu lintas yang baru dapat membuat pemakaian infrastruktur yang ada lebih efektif.

Bab 7 mendiskusikan, bagi negara-negara pada tahap urbanisasi yang berbeda-beda, institusi, infrastruktur, dan insentif yang dapat memfasilitasi konsentrasi tanpa menimbulkan kongesti.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

a. Hsu 1990.

b. Cullinane 2002.

kelompok produsen pengetahuan.⁵² Biaya transportasi perkotaan yang lebih rendah pun memperbesar jaringan tersebut.

Apa yang harus dilakukan: kebijakan transportasi di dunia berkembang

Apa arti dari berbagai peristiwa dan wawasan ini bagi negara-negara berkembang? Biaya perdagangan telah mengalami penurunan karena biaya transportasi dan komunikasi yang lebih rendah, kualitas yang lebih tinggi, dan kecepatan yang lebih baik. Namun, negara-negara di dunia tidak menikmatinya secara merata. Biaya transportasi turun lebih cepat di mana permintaan akan jasa transportasi lebih besar. Skala yang meningkat dalam produksi yang diperdagangkan telah menaikkan daya saing dan memungkinkan skala ekonomi dalam sektor transportasi. Biaya perdagangan dan transportasi yang lebih rendah mendorong perdagangan serta memungkinkan spesialisasi dan pertukaran yang lebih besar. Beberapa negara seperti Cina dan Cile telah masuk ke pasar internasional dan menarik keuntungan dari biaya transportasi yang lebih rendah itu. Namun, sebagian besar yang lain belum menikmatinya. Di sebagian besar Afrika, hubungan sebab-akibat yang kumulatif ini merugikan, bukannya membantu, sebab ekonomi aglomerasi di negara-negara Afrika yang belum terintegrasikan masih kecil.

Dengan meningkatkan interaksi pasar lokal dan mengurangi jarak antarkota dan antarwilayah serta sekat-sekat internasional, kebijakan-kebijakan transportasi di banyak negara berkembang bisa membuat lingkaran yang baik ini mulai berputar. Infrastruktur fisik yang lebih baik

adalah bagian yang tak tergantikan dari kebijakan transportasi. Bab 7, 8, dan 9 membahas perlunya infrastruktur penghubung wilayah dalam konteks lokal, nasional, dan internasional. Namun, aspek-aspek penting lain dari kebijakan transportasi dan komunikasi sering kali diabaikan.

Geografi ekonomi yang baru telah menunjukkan peran biaya transportasi bagi pertumbuhan ekonomi. Sayangnya, hal ini juga melahirkan kebijakan transportasi yang terlalu menekankan perbaikan *fisik*. Selain itu, dengan menggunakan berbagai teknik yang pada dasarnya mengandaikan fungsi-fungsi internal transportasi—barang-barang yang akan ditransportasikan dilihat sebagai gunung es yang harus diangkut dari satu tempat ke tempat lain, dan biaya transportasi merupakan bagian dari gunung es tersebut yang meleleh—aspek-aspek kebijakan yang paling penting pun hanya diandaikan. Hal mendasar yang layak diperhatikan oleh para pembuat kebijakan adalah skala ekonomi dalam sektor transportasi yang cenderung menciptakan perilaku monopolistik, serta hubungan sebab-akibat sirkuler antara biaya transportasi yang lebih rendah dan perdagangan serta lalu lintas yang lebih besar. Aspek lain yang belum diperhatikan adalah biaya atau kerugian umum dari transportasi dan komunikasi, terutama kongesti, polusi, dan masalah-masalah yang terkait dengan keamanan.

Dua prioritas kebijakan yang diabaikan adalah (1) mengurangi efek-efek negatif struktur pasar dalam sektor transportasi, dan (2) memperbaiki pemfasilitasan perdagangan dan koordinasi regional. Keduanya akan meningkatkan kekuatan aglomerasi, dan kadang-kadang bisa memberikan imbal

balik yang lebih besar daripada investasi infrastruktur. Prioritas kebijakan yang ketiga adalah menangani eksternalitas negatif dalam transportasi.

Mengatur transportasi untuk menarik manfaat dari skala ekonomi

Pasar untuk jasa transportasi jarang yang sepenuhnya kompetitif, dengan berbagai perbedaan besar antarmoda yang berlainan. Kompetisi dalam industri pengiriman dengan truk meningkat karena deregulasi,⁵³ tetapi di banyak negara ada kecenderungan yang mengarah terhadap kepemilikan yang terkonsolidasi. Dalam perkeretaapian dan penerbangan, pasar masih didominasi oleh perusahaan-perusahaan milik negara.⁵⁴ Dalam industri transportasi udara dan laut, segmentasi pasar memungkinkan pihak penyedia untuk memilah barang-barang yang tidak sama.⁵⁵ Pengamatan menunjukkan keuntungan pada tataran perusahaan dalam operasi transportasi.

Para penyedia transportasi mengonsolidasi kekuatan dengan menguasai infrastruktur. Pada tahun 1980, sebanyak 20 persen perusahaan jasa pengiriman teratas dunia hanya menguasai 26 persen dari kapasitas slot pelabuhan global. Pada 1992, angka ini naik menjadi 42 persen, dan pada 2003 menjadi 58 persen. Saat ini, mungkin persentase tersebut lebih tinggi lagi.

Jasa infrastruktur tidak disediakan di pasar-pasar yang kompetitif sebab indivisibilitas fasilitas infrastruktur secara alamiah menghambat kompetisi. Pada tahap-tahap awal pembangunan, permintaan akan pelabuhan, jalan, dan perlengkapan telekomunikasi tidak melebihi kapasitas minimum, sehingga biaya tetapnya tinggi. Ketika

lalu lintas meningkat, produktivitas pun mengalami peningkatan. Hal ini pada akhirnya diimbangi oleh hilangnya waktu yang semakin banyak karena kongesti—manakala skala ekonomi justru menghilang. Perkembangan mutakhir telah membuat keuntungan dari pelabuhan dan bandara yang besar lebih jelas lagi—dan kemajuan teknologi dalam pengiriman semakin memperbesar keuntungan dari pelabuhan yang besar (lihat Kotak 6.3). Menilai ukuran dari efek-efek skala ini merupakan tugas yang sangat berat, tetapi berbagai kajian telah menegaskan skala ekonomi dan indivisibilitas infrastruktur transportasi.⁵⁶

Alasan kedua untuk kompetisi yang terbatas muncul dari “ekonomi jaringan”. Menambah *link* pada suatu jaringan jalan raya atau rel kereta api tidak hanya memberikan manfaat karena terhubungnya dua tempat—hal ini juga meningkatkan nilai dari semua koneksi lain yang terkait dengan cara mendorong keterhubungan secara menyeluruh. Pengaruhnya bisa sangat besar. Sebuah estimasi tentang hubungan infrastruktur-produktivitas di India menemukan suatu eksternalitas yang cukup besar dalam infrastruktur transportasi. Dengan menyisihkan 5 persen keuntungan untuk diinvestasikan dalam infrastruktur jalan, manfaat yang diperoleh adalah hampir seperempat dari peningkatan keseluruhan dalam produktivitas infrastruktur.⁵⁷

Ketiadaan regulasi yang efektif membatasi kompetisi dalam sektor transportasi dan bisa menghambat konstruksi infrastruktur baru. Hal itu juga mungkin menyebabkan terlalu kecilnya investasi dalam pemeliharaan infrastruktur yang sudah ada. Sejumlah kajian menunjukkan kecenderungan lemahnya infrastruktur transportasi

Tabel 6.1 Harga, biaya, dan margin laba seluruhnya tinggi dalam koridor transportasi Afrika

Koridor (negara)	Rute (asal-tujuan)	Harga ^a (US\$ per kilometer)	Biaya variabel (US\$ per kilometer)	Biaya tetap (US\$ per kilometer)	Margin laba ^b (persen)
Afrika Barat (Burkina Faso, Mali, dan Ghana)	Tema/Accra–Ouagadougou	3,53 (2,01)	1,54 (0,59)	0,66 (0,64)	80
	Tema/Accra–Bamako	3,93 (1,53)	1,67 (0,23)	0,62 (0,36)	80
Afrika Tengah (Kamerun, Republik Afrika Tengah, dan Cad)	Douala–N'Djaména	3,19 (1,10)	1,31 (0,32)	0,57 (0,30)	73
	Douala–Bangui	3,78 (1,30)	1,21 (0,35)	1,08 (0,81)	83
	Ngaoundéré–N'Djaména	5,37 (1,44)	1,83 (0,25)	0,73 (0,44)	118
	Ngaoundéré–Moundou	9,71 (2,58)	2,49 (0,64)	1,55 (0,43)	163
Afrika Timur (Kenya dan Uganda)	Mombasa–Kampala	2,22 (1,08)	0,98 (0,47)	0,35 (0,14)	86
	Mombasa–Nairobi	2,26 (1,36)	0,83 (0,17)	0,53 (0,19)	66
Afrika Bagian Selatan (Afrika Selatan, Zambia, dan Tanzania)	Lusaka–Johannesburg	2,32 (1,59)	1,54 (0,41)	0,34 (0,40)	18
	Lusaka–Dar-es-Salaam	2,55 (0,08)	1,34 (0,52)	0,44 (0,51)	62

Sumber: Bank Dunia 2008d.

a. Beberapa harga indikatif ini dibuat oleh kementerian transportasi di Afrika, tetapi tidak dipakai. Harga yang ditetapkan oleh biro alokasi pengiriman di Afrika Tengah kiranya lebih bisa diandalkan.
b. Data harus diinterpretasikan secara hati-hati sebab beberapa perusahaan mungkin menghilangkan beberapa biaya atau, sebaliknya, menghitung biaya yang sama dua kali.

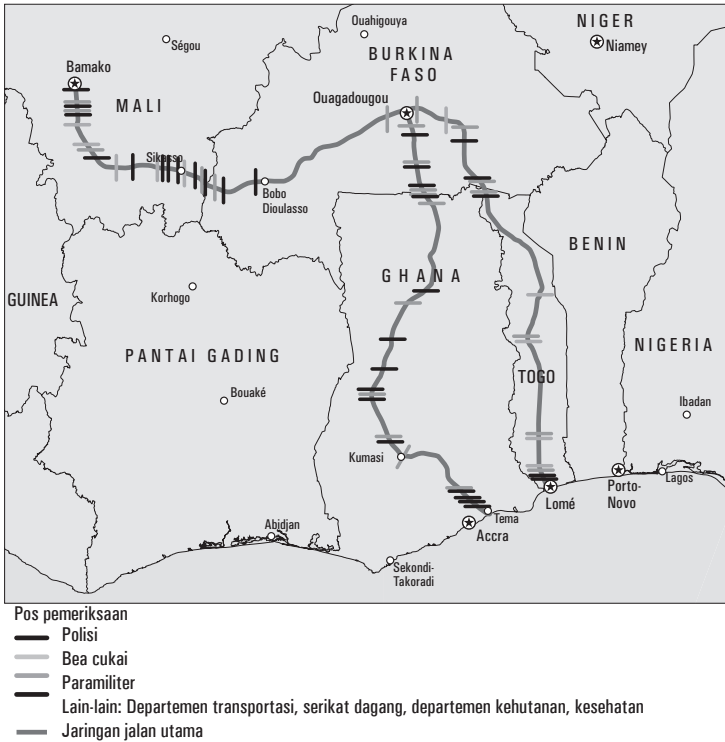
dan telekomunikasi di negara-negara berkembang.⁵⁸ Kurangnya investasi dalam pemeliharaan infrastruktur bisa lebih parah. Pengeluaran aktual untuk pemeliharaan jalan di Afrika, sebagai misal, secara sistematis tampak selalu lebih rendah daripada angka yang ditetapkan.⁵⁹ Diperkirakan bahwa \$45 miliar hilang dalam nilai stok jalan selama kurun waktu 1970-an dan 1980-an, yang bisa dihindari dengan belanja sebesar \$12 miliar untuk pemeliharaan jalan yang sifatnya preventif. Jalan yang rusak karena pemeliharaan yang kurang meningkatkan biaya transportasi karena meningkatkan biaya pemeliharaan kendaraan dan mengurangi kecepatan pergerakan. Kerugian langsung dari jalan yang rusak, karenanya, lebih tinggi daripada kerugian dalam nilai aset jalan berbasis biaya seperti dilaporkan oleh pengelola jalan. Di atas semuanya ini,

biaya transportasi yang lebih tinggi memperlambat transformasi spasial serta mengurangi keuntungan yang bisa diperoleh dari spesialisasi.

Sektor yang monopolistik juga cenderung mendorong terjadinya korupsi. Di pasar-pasar yang lebih kecil, para pengguna sering kali tidak memiliki pilihan lain untuk mendapatkan jasa pelabuhan dan bandara yang besar. Semakin tinggi biaya substitusi ini, semakin tinggi pula potensi penggelembungan atau suap, bergantung pada apakah infrastruktur tersebut milik swasta atau pemerintah. Seberapa besar pencari rente tersebut meningkatkan biaya transportasi sulit diperkirakan. Namun, sebuah kajian mutakhir oleh Bank Dunia yang mencermati koridor-koridor jalan utama di seluruh kawasan Afrika Sub-Sahara menunjukkan gap yang besar antara harga untuk jasa

Peta 6.2 Melintas batas atau memanjat tembok?

Pos pemeriksaan di berbagai koridor transportasi prioritas



Sumber: Improved Road Transport Governance Project, USAID West African Trade Hub 2007

transportasi dan biayanya (lihat Tabel 6.1). Kebbihannya dibagi-bagi untuk suap, rente regulatif, dan keuntungan perusahaan transportasi.

Penyedia infrastruktur dan jasa transportasi bukanlah satu-satunya yang menerima suap dan menikmati keuntungan di atas normal. Improved Road Transport Governance Initiative di Afrika Barat memonitor praktik-pratik haram jalanan terhadap perdagangan di jalan antarnegara yang menghubungkan Burkina Faso, Ghana, Mali, dan Togo (lihat Peta 6.2). Di Mali, para pengemudi truk harus melewati 4,6 pos pemeriksaan, membayar \$25, dan memboroskan waktu selama 38 menit untuk setiap 100 km perjalanan. Biaya internal atau biaya yang terkait dengan jarak masih ditambah oleh biaya yang disebabkan oleh sekat-sekat batas-batas internasional.

Upaya-upaya nasional dan koordinasi regional untuk memfasilitasi perdagangan

Upaya menyediakan fasilitas perdagangan telah menjadi instrumen kebijakan terpenting untuk menarik keuntungan dari perdagangan internasional—meningkatkan efisiensi pelabuhan, menyelaraskan standar, mengurangi beban birokratis ketika hendak melintas batas, dan membuat regulasi yang baik (lihat Kotak 6.6). Sejak Agustus 2004, upaya menyediakan fasilitas perdagangan telah menjadi isu sentral dalam Putaran Doha Organisasi Perdagangan Dunia (World Trade Organization—WTO). Kajian-kajian mutakhir Bank Dunia telah mengidentifikasi beberapa langkah upaya menyediakan fasilitas perdagangan sebagai titik masuk utama bagi reformasi kebijakan:

- *Efisiensi pelabuhan*—rata-rata efisiensi pelabuhan, perairan darat, dan fasilitas transportasi udara, berdasarkan data dari *World Competitiveness Report*
- *Rezim kepabeanan*—hambatan impor tersembunyi selain tarif dan kuota resmi, dan pembayaran sampingan nonreguler atau suap yang terkait dengan izin impor dan ekspor
- *Infrastruktur teknologi informasi (TI)*—langkah untuk meningkatkan kecepatan serta menekan biaya akses dan sumbangan Internet untuk mengurangi biaya persediaan

Meningkatkan kapasitas fasilitas perdagangan di 75 negara menjadi setengah dari rata-rata global dapat, seperti ditemukan melalui sebuah kajian, meningkatkan perdagangan dunia hingga mencapai \$377 miliar.⁶⁰ Kajian yang lain menunjukkan bahwa negara-

KOTAK 6.6. *Tetangga penting, begitu pun kebijakan perdagangan dan transportasi*

Kedekatan dengan tempat-tempat yang makmur bisa menjadi berkat, dan dengan tempat-tempat yang miskin, kutukan. Peta kotak berikut ini mengilustrasikan keuntungan karena berada di lingkungan yang baik. Peta ini menunjukkan potensi pasar luar negeri di segenap penjuru dunia, menggunakan sebuah indeks yang menggabungkan kedekatan geografis (jarak) dan kebijakan untuk menurunkan hambatan perdagangan (sekat).

Namun, lokasi yang baik saja belumlah cukup. Meskipun berada

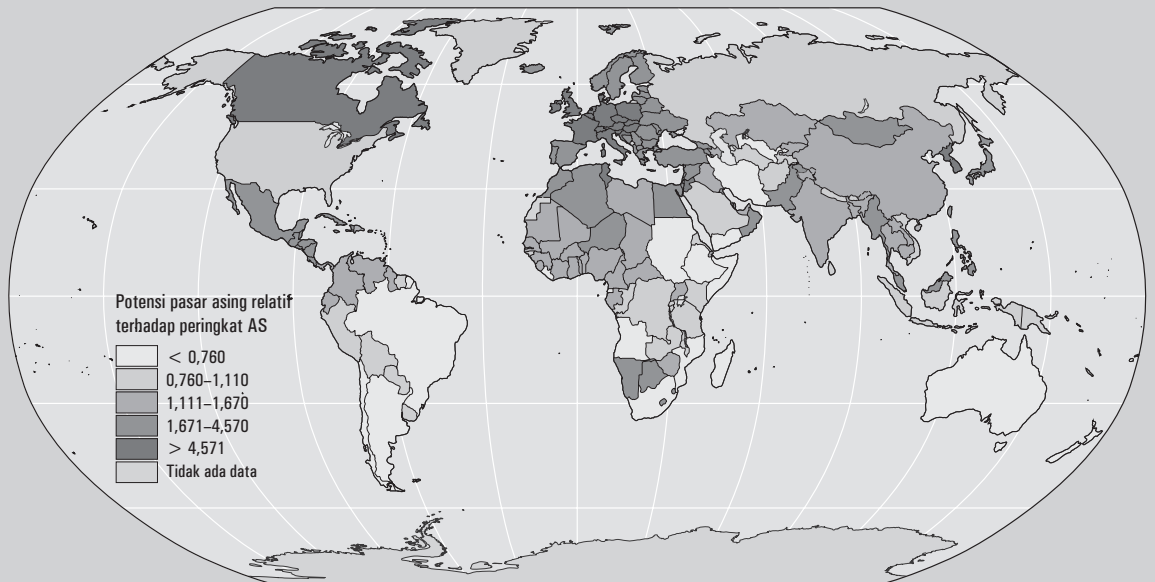
dalam lingkungan yang secara geografis menguntungkan di Amerika Tengah, Afrika Utara, dan Asia Tenggara, Meksiko, Tunisia, dan Malaysia memiliki akses pasar yang paling tinggi. Peringkat mereka pada indikator *Doing Business* dari Bank Dunia—terutama yang terkait dengan perdagangan lintas batas nasional—termasuk yang tertinggi di dunia. Tidak mengejutkan, kinerja pertumbuhan mutakhir mereka mengesankan, dan standar hidup mereka meningkat.

Aljazair dan Indonesia memiliki lokasi yang sama seperti Tunisia dan Malaysia, tetapi kedua negara tersebut tidak memiliki kebijakan bisnis dan perdagangan yang baik. Indikator akses pasar mereka lebih rendah daripada negara-negara tetangga mereka. Sri Lanka dan Ghana juga tidak begitu bagus dalam akses pasar; mereka memiliki bisnis yang menarik dan kebijakan perdagangan yang baik, tetapi kurang beruntung dalam hal lokasi.

Sumber: Mayer 2008 untuk Laporan ini.

Berada dekat dengan tempat-tempat yang makmur penting, tetapi tidaklah cukup

Potensi pasar asing, 2003



Sumber: Mayer 2008 untuk Laporan ini.

Catatan: Untuk menghitung potensi pasar asing, setiap negara diberi skor untuk ukuran pasar internasionalnya. Hal ini dihitung dengan memberikan bobot PDB negara-negara lain berdasarkan kebalikan dari ukuran yang mengombinasikan jarak fisik, biaya transportasi, dan halangan terhadap perdagangan untuk menunjukkan seberapa sulit untuk mengakses pasar-pasar ini. Ukuran tersebut, yang dinyatakan sebagai angka relatif terhadap potensi pasar asing AS, pada dasarnya mengombinasikan dua dimensi spasial jarak dan penyekatan ke dalam gabungan akses pasar potensial yang tidak meliputi efek pasar dalam negeri (kepadatan). Peta ini melengkapi Peta 9.2 yang menunjukkan Akses Pasar Riil.

negara anggota Uni Eropa (baru atau lama) diuntungkan oleh langkah fasilitasi perdagangan dalam apa yang kemudian menjadi negara anggota tambahan; Bulgaria, Rumania, dan Turki.⁶¹ Bila negara-negara ini mencapai separuh saja standar fasilitasi perdagangan UE-15 dalam hal efisiensi pelabuhan, infrastruktur IT, rezim bea cukai, semua itu akan memberikan keuntungan

sebesar \$10 miliar dalam seluruh perdagangan. Di antara empat dimensi fasilitasi perdagangan, pengembangan infrastruktur IT akan memberikan keuntungan dagang paling tinggi (40 persen), disusul oleh pengembangan efisiensi pelabuhan (30 persen).

Perbaikan efisiensi pelabuhan membutuhkan investasi institusional maupun infrastruktur. Transportasi

laut menyumbang 90 persen terhadap perdagangan dunia menurut volumenya.⁶² Akses ke pelabuhan yang beroperasi dengan baik mungkin tidak menjamin aglomerasi yang berorientasi ekspor, tetapi aglomerasi ini tentunya tidak akan muncul tanpa akses tersebut. Peran serta swasta dimungkinkan jika volume perdagangan cukup tinggi, tetapi dukungan pemerintah dibutuhkan di tempat-tempat lain. Hal ini juga berlaku untuk infrastruktur penghubung lain seperti bandara, yang semakin penting bagi perdagangan barang-barang berbobot rendah namun bernilai tinggi dan untuk mendukung jasa berorientasi ekspor yang sedang meledak dan membutuhkan transportasi udara yang efisien. Pada tahun 2007, lalu lintas penumpang di bandara Bengaluru (ibu kota dan kota terbesar di negara bagian India Karnataka, di mana sebelum 1

November 2006 bernama Bangalore—*ed.*) mencapai 35 persen.

Bila biaya nominal transportasi pengiriman udara turun, masalah waktu dalam transportasi internasional menjadi lebih penting dibandingkan biaya uang yang sifatnya langsung.⁶³ Transportasi internasional mengalami kerugian karena waktu tambah yang harus dihabiskannya dalam prosedur lintas batas. Kerugian waktu ini tidak hanya dikarenakan aturan kepabeanan dan fiskal ketika suatu barang hendak melintas batas, tetapi juga serangkaian hal lain di balik elemen-elemen batas menyangkut regulasi dan penyediaan jasa.⁶⁴

Di antara para pelaku: kerugian waktu dalam transportasi berkisar dari 46 hari di Republik Demokratik Kongo (yang antara tahun 1971–1997 bernama Zaire—*ed.*) hingga 104 hari

Tabel 6.2 Biaya waktu internasional untuk melintas batas nasional paling tinggi terjadi di Asia Tengah, Afrika Tengah, Afrika Timur, dan Afrika Bagian Selatan

Negara	Dokumen untuk ekspor		Negara	Dokumen untuk impor	
	Dokumen	Hari		Dokumen	Hari
Irak	10	102	Uzbekistan	11	104
Kazakstan	12	89	Cad	9	102
Tajikistan	10	82	Irak	10	101
Uzbekistan	7	80	Tajikistan	11	83
Cad	6	78	Kazakstan	14	76
Afghanistan	12	67	Kirgizstan	13	75
Angola	12	64	Afghanistan	11	71
Kirgizstan	13	64	Burundi	10	71
Eritrea	9	59	Eritrea	13	69
Nigeria	8	59	Rwanda	9	69
Mongolia	10	58	Niger	10	68
Republik Afrika Tengah	8	57	Zimbabwe	13	67
Azerbaijan	9	56	Republik Afrika Tengah	18	66
Zambia	8	53	Republik Demokratik Kongo	9	66
Haiti	8	52	Republik Bolivar Venezuela	9	65
Zimbabwe	9	52	Mali	11	65
Republik Kongo	11	50	Zambia	11	64
Laos	9	50	Republik Kongo	12	62
Burundi	9	47	Mongolia	10	59
Rwanda	9	47	Angola	9	58
Republik Demokratik Kongo	8	46	Azerbaijan	14	56

di Uzbekistan, sangat jauh dari rata-rata negara OECD, yaitu 9,8 hari (lihat Tabel 6.2). Sebagian besar kejadian lintas batas yang paling lambat terjadi di negara-negara di Afrika Sub-Sahara atau Asia Tengah, yang banyak di antaranya tidak memiliki garis pantai. Oleh karena memiliki kontrol yang lebih kecil atas aspek-aspek lain dari biaya transportasi, seperti transportasi darat menuju pelabuhan terdekat, negara-negara yang tak bergaris pantai bisa lebih agresif dengan berbagai kebijakan fasilitasi perdagangan yang mereka mampu perbaiki. Mereka bisa menarik lebih banyak keuntungan dari perspektif regional yang lebih eksplisit. Terdapat berbagai peraturan transit yang diakui oleh hukum dan deklarasi internasional, seperti “Almaty Programme of Action”.⁶⁵ Fasilitasi koridor dan berbagai inisiatif pengawasan, sebagaimana dicita-citakan oleh Sub-Saharan African Transport Program, bisa mengurangi risiko kegagalan koordinasi, tetapi pelaksanaannya sampai sejauh ini lemah.⁶⁶

Bahkan untuk negara-negara dengan garis pantai sempit, pendekatan regional bisa menguntungkan. Oleh karena peningkatan perdagangan menghasilkan skala ekonomi dalam transportasi, infrastruktur penghubung akan lebih menguntungkan manakala dipakai secara bersama-sama oleh sebanyak mungkin partisipan pasar. Beberapa negara di Afrika Barat atau Timur bisa saja membuat pelabuhan peti kemas berukuran sedang mereka sendiri. Namun, pelabuhan bersama dengan wilayah tangkapan yang luas akan lebih mendukung aglomerasi, jika biaya dan aksesnya ditanggung serta dipakai secara bersama-sama oleh negara yang memiliki pantai dan negara-negara lain di sekitarnya. Namun demikian, *sharing*

semacam ini tidaklah mudah, karena adanya bias domestik dalam kebijakan infrastruktur nasional.

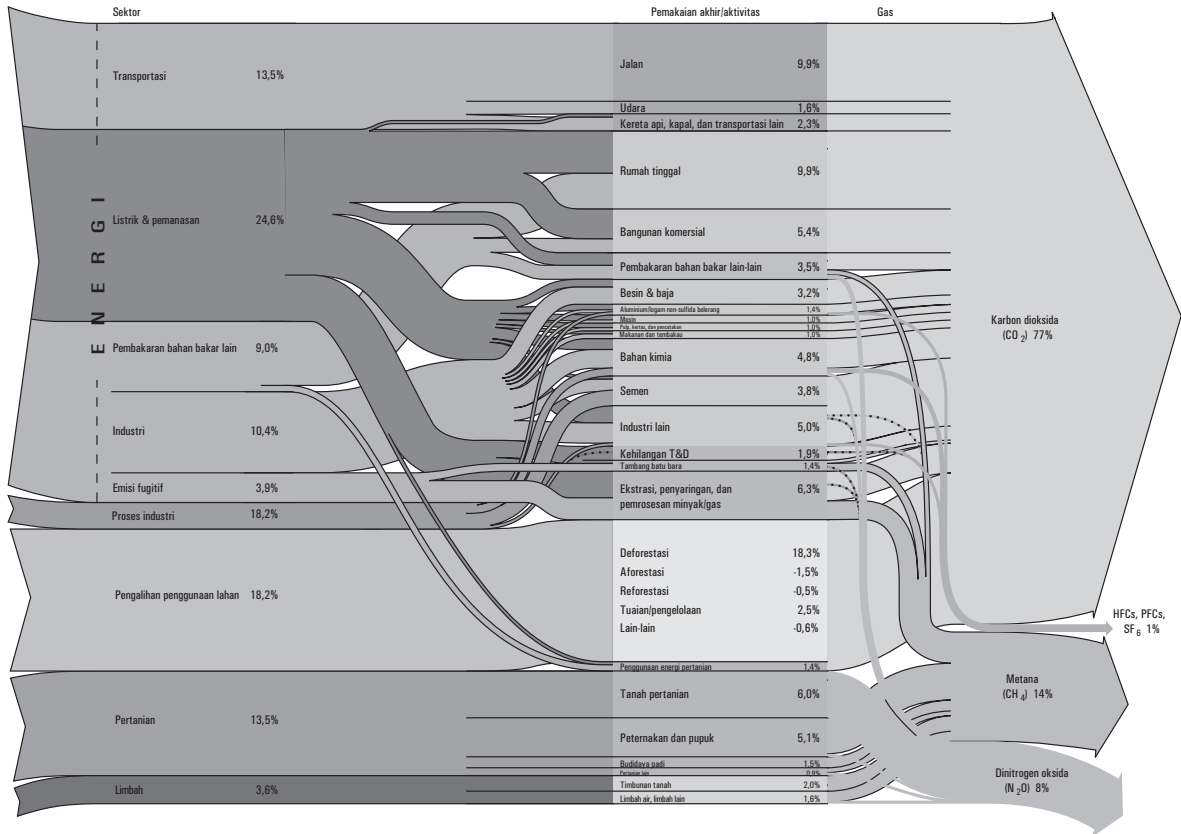
Mengatasi eksternalitas negatif dari transportasi

Transportasi yang efisien memberikan manfaat eksternal yang lebih daripada sekadar penghematan waktu atau biaya pemeliharaan yang lebih rendah; manfaat-manfaat tersebut sering kali tidak begitu diperhitungkan. Namun, transportasi juga memiliki biaya eksternal yang biasanya tidak disadari oleh pelaku transportasi maupun perdagangan.⁶⁷ Kongesti dan emisi gas rumah kaca berpengaruh terhadap negara-negara berkembang maupun negara-negara maju, tetapi polusi yang mengakibatkan masalah kesehatan dan jaminan keselamatan yang rendah umumnya paling tinggi di negara-negara berkembang.

Kongesti. Ketidakmerataan infrastruktur transportasi menyiratkan bahwa tidak ada respons pasokan yang tepat dan segera ketika permintaan meningkat. Dengan kapasitas yang berlebih, biaya tambahan dapat ditanggung oleh semakin banyak pengguna. Dengan kapasitas yang tidak memadai, kongesti menyebabkan kerugian waktu dan kualitas, kasus yang terjadi dengan sangat cepat di banyak negara berkembang. Memperkirakan kerugian akibat kongesti tidak mudah, karena hal itu terjadi terutama pada waktu-waktu tertentu, sering kali disebabkan oleh adanya hambatan (*bottlenecks*) dalam jaringan. Sebuah kajian di Washington, D.C. menunjukkan kerugian akibat kongesti adalah sebesar \$0,065 per mil.⁶⁸

Emisi. Dengan semakin gawatnya masalah perubahan iklim, sektor transportasi—yang merupakan

Figur 6.6 Sepertujuh emisi CO₂ disumbang oleh transportasi
Sumber emisi gas rumah kaca, 2005



Sumber: World Resource Institute; lihat Baumert, Herzog, dan Pershing 2005.

konsumen bahan bakar fosil—mendapat sorotan tajam. Persentase terbesar dari emisi ini dihasilkan di negara-negara industri. Namun dengan meningkatnya motorisasi di banyak negara berkembang, jumlah kendaraan bermotor di negara-negara berkembang bertambah dengan cepat, demikian pula dengan emisinya. Banyak estimasi yang menyebutkan bahwa sumbangan sektor transportasi terhadap emisi total adalah sekitar 13,5 persen (lihat Figur 6.6). Sebuah kajian yang terintegrasi menyebutkan tentang kemungkinan naiknya suhu global sebesar 2,5°C pada tahun 2100 dengan 2 persen PDB dunia.⁶⁹ Setengah dari kenaikan ini disebabkan oleh perubahan iklim yang drastis atau tiba-tiba, termasuk kemungkinan menyebarnya penyakit tropis, khususnya di Afrika.

Kerugian lain disebabkan oleh pertanian (kurang dari 10 persen) dan dari naiknya permukaan air laut (6 persen).

Jika biaya-biaya ini dimasukkan, apa artinya hal itu bagi biaya transportasi secara keseluruhan? Perkiraan yang ada beragam. Sebuah metaanalisis dari estimasi lama menunjukkan batas atas sebesar \$50 per ton karbon.⁷⁰ *Stern Review* (2007) menyatakan total kerugian karena pemanasan di masa yang akan datang sebesar 5–20 persen dari PDB dunia dan menyimpulkan suatu kerugian sosial yang setara dengan \$311 per ton karbon. Dengan satu galon bensin mengandung 0,0024 ton karbon, kerugian sebesar \$50 per ton karbon setara dengan \$0,12 per galon bensin (atau \$0,03 per liter) dan kerugian sebesar \$300 sama dengan \$0,72 per galon (\$0,19 per liter).

Memasukkan biaya karbon dioksida (CO₂) dari transportasi karenanya akan meningkatkan biaya transportasi dalam variasi harga bensin historis. Upaya-upaya untuk meningkatkan efisiensi bahan bakar telah dijalankan selama tiga dasawarsa terakhir, dibantu paling tidak oleh pajak bahan bakar dan regulasi efisiensi serta kenaikan harga minyak dunia.

Polusi. Kendaraan bermotor mengeluarkan karbon monoksida (CO), nitrogen oksida (NOx), dan hidrokarbon (HC). CO menurunkan oksigen dalam aliran darah, menyebabkan kesulitan napas dan gangguan kardiovaskular. HC dan NOx bergabung membentuk ozon, menyebabkan sulit untuk bernapas dan mengganggu daya pandang. NOx dan HC juga bereaksi untuk membentuk materi partikel yang sangat lembut (PM2.5), cukup kecil untuk masuk ke jaringan paru-paru dan meningkatkan risiko kematian. Emisi segala jenis polutan dari kendaraan bermotor telah turun di negara-negara maju, tetapi tetap tinggi di tempat-tempat lain. Berbagai penyakit yang terkait dengan polusi udara telah menyebabkan kematian dini lebih dari setengah juta orang setiap tahun, membuat banyak negara berkembang kehilangan 2 persen dari PDB mereka. Transportasi bertanggung jawab terhadap sekitar seperempat dari dampak ini, khususnya dari kendaraan pribadi dan komersial.⁷¹

Kecelakaan. Serupa dengan polusi udara, negara-negara maju dengan tingkat motorisasi yang tinggi namun stabil telah mampu mengurangi kejadian kecelakaan lalu lintas. Namun, di negara-negara berkembang dan yang sedang mengalami peralihan, tingkat kecelakaan tinggi. Tingkat kecelakaan lalu lintas jalan di Federasi Rusia, misalnya, lima kali lebih tinggi daripada di Belanda.

Sekitar 1,2 juta orang meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya, 90 persen di antaranya terjadi di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah. Proyeksi Bank Dunia menunjukkan peningkatan sebesar lebih dari 80 persen antara tahun 2000 dan 2020 di negara-negara ini, namun penurunan 30 persen di negara-negara berpendapatan tinggi. Untuk setiap korban yang meninggal, ada banyak kasus di mana korban lain cedera atau menjadi cacat. Kerugian kesehatan yang diproyeksikan dari kecelakaan lalu lintas sebagai persentase dari kerugian kesehatan total paling tinggi adalah di Timur Tengah dan Afrika Utara (5 persen)—diperkirakan akan naik menjadi 8 persen—diikuti oleh Amerika Latin dan Karibia serta Asia Timur dan Pasifik (3 persen), lalu Afrika, Eropa Bagian Timur dan Asia Tengah, serta Asia Selatan (2 persen).

Risiko kecelakaan paling tinggi terjadi di mana tingkat motorisasi naik dengan cepat, akibat sangat lambatnya implementasi langkah-langkah keselamatan di jalan. Dengan demikian, sektor transportasi bisa menyebabkan kerugian pada pembangunan. Sejauh mana kerugian karena kecelakaan menjadi hal yang “eksternal”, bergantung pada seberapa baik pasar asuransi dapat menutup biaya-biaya eksternal tersebut, tetapi sampai pasar tersebut berfungsi baik, langkah-langkah keselamatan di jalan dapat melindungi pejalan kaki, pengguna sepeda, dan pengemudi lain dari pengemudi yang ugal-ugalan.

Transportasi: Sektor yang semakin penting

Untuk sebagian besar moda transportasi, biaya telah mengalami penurunan di banyak pasar. Meski demikian, biaya transportasi menjadi bagian yang lebih

KOTAK 6.7. *Membuka penyumbat nadi Amerika Latin: biaya transportasi kini lebih penting daripada tarif*

Selama dua dasawarsa terakhir, agenda kebijakan perdagangan Amerika Latin didominasi oleh akses pasar tradisional dan persoalan-persoalan hambatan kebijakan. Agenda itu telah berhasil. Tarif telah turun banyak. Tarif nasional yang paling baik turun dari 40 persen pada pertengahan tahun 1980-an menjadi 10 persen pada tahun 2000. Meski demikian, perjanjian perdagangan terus mendominasi diskusi-diskusi kebijakan di kawasan tersebut.

Namun, biaya transportasi kini lebih penting daripada tarif. Rata-rata sederhana biaya pengiriman ad valorem impor berkisar dari 6,5 persen di Argentina sampai 12 persen di Kolombia untuk pengiriman intrakawasan, dan dari 7,5 persen di Uruguay sampai 25 persen di Paraguay, negara yang tak memiliki garis pantai. Biaya pengangkutan di Amerika Latin dan Karibia untuk ekspor ke AS—dengan pengecualian Bolivia, Meksiko, dan Republik Bolivar Venezuela—lebih tinggi daripada pengiriman intrakawasan.

Efisiensi pelabuhan yang rendah dan kompetisi yang lemah di sektor transportasi laut tampaknya menjadi sumber permasalahannya (lihat tampilan berikut).

Secara rata-rata, biaya transportasi di Amerika Latin akan turun sebesar 20 persen jika negara-negara di kawasan tersebut memiliki tingkat efisiensi pelabuhan yang sama dengan di AS.

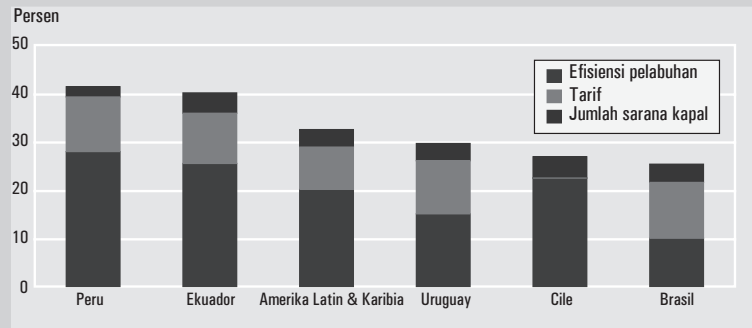
Penurunan dalam biaya transportasi akan memberikan manfaat yang substansial. Penurunan sebanyak 10 persen dalam biaya transportasi akan meningkatkan impor sebesar 50 persen dan ekspor intrakawasan sebesar lebih dari 60 persen. Kebijakan transportasi yang lebih baik tampaknya akan memberikan

keuntungan jauh lebih besar daripada tarif yang lebih rendah. Dibandingkan dengan penurunan tarif yang sama, keuntungan dari turunnya biaya transportasi bagi ekspor intrakawasan hampir lima kali lebih besar, dan mendorong peningkatan produk-produk yang diekspor ke kawasan tersebut, yang besarnya sembilan kali lipat daripada reduksi tarif yang sama.

Sumber: Inter-American Development Bank, akan terbit.

Biaya transportasi kini lebih penting bagi perdagangan

Perubahan persentase dalam biaya transportasi dengan membuat efisiensi pelabuhan, tingkat tarif, dan jumlah sarana kapal yang sama dengan AS, berdasarkan tahun 2005



Sumber: Inter-American Development Bank, akan terbit.

besar dari keseluruhan biaya perdagangan karena tajamnya penurunan tarif di berbagai kawasan seperti Amerika Latin dan Karibia (lihat Kotak 6.7). Dengan harga bahan bakar yang meningkat, persentase transportasi pun dipastikan akan naik. Apa yang diperlukan agar transportasi terus mampu memberikan sumbangannya bagi pembangunan?

Negara-negara miskin menjadi produsen yang besar sebelum menjadi konsumen yang juga besar. Perolehan pemasukan dengan cara mengimpor barang-barang antara dan bahan mentah serta mengeksport barang jadi akan menjadi penting. Relokasi proses produksi antara ke negara-negara berpendapatan menengah dan bawah mengindikasikan

manfaat potensial yang luar biasa besar dari integrasi ke dalam pasar dunia bahkan bagi negara-negara ini, terbatas terutama hanya oleh biaya transportasi dan komunikasi. Namun, dari hal ini muncul pertanyaan institusional yang sulit. Penyediaan akses ke pasar asing mengimplikasikan bahwa keuntungan dari kebijakan-kebijakan transportasi akan dirasakan oleh negara-negara asing tersebut. Koordinasi kebijakan transportasi internasional, karenanya, membutuhkan rasa saling percaya yang tinggi dari masyarakat dunia.

Peningkatan pengembalian pada skala dalam transportasi memunculkan dua masalah tambahan. Skala investasi pelabuhan dan bandara yang paling

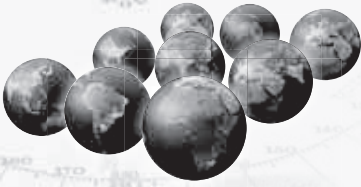
murah mensyaratkan sistem transportasi yang baik di mana negara-negara tetangga ikut berbagi fasilitas. Oleh karena kepemilikan fasilitas infrastruktur yang besar memberikan kekuatan pasar, *sharing* fasilitas membutuhkan perjanjian yang bisa dipercaya. Pengembalian yang meningkat dalam operasi transportasi—dengan pengiriman laut disediakan oleh sejumlah kecil perusahaan dan jasa logistik yang terkonsolidasi di beberapa pemilik—kiranya membutuhkan regulasi yang memungkinkan terwujudnya potensi biaya transportasi yang lebih rendah. Kesalingtergantungan antara kebijakan transportasi dan kebijakan persaingan mengimplikasikan suatu upaya global, seperti yang dimulai oleh beberapa organisasi multilateral.

Biaya transportasi dan komunikasi akan tetap menjadi dua hal yang paling berpengaruh terhadap laju dan efisiensi transformasi spasial yang dibutuhkan bagi pembangunan. Negara-negara pada tahapan transformasi mana pun harus merumuskan berbagai kebijakan untuk mengurangi biaya transportasi. Asia Timur, Selatan, dan Tengah mengilustrasikan perbedaannya.

- Negara-negara berkembang di Asia Timur kini lebih dekat dengan pasar dunia, sebab Jepang dan Korea Selatan telah menjadi negara maju, dan biaya transportasi mereka ke Amerika Utara serta Eropa Bagian Barat telah mengalami penurunan.

Mereka telah bergabung dalam perdagangan barang-barang antara dan barang-barang manufaktur akhir yang terus berkembang. Negara-negara seperti Tunisia dapat melakukan hal yang sama.

- Di Asia Selatan, turunnya biaya transportasi dan komunikasi telah membantu India masuk ke pasar barat untuk jasa antara, menghapuskan beberapa kerugian karena memiliki jarak yang jauh. Negara-negara seperti Afrika Selatan bisa melakukan hal yang sama, mengeksploitasi potensi pasar dalam negeri mereka.
- Di Asia Tengah—di mana perekenomiannya kecil, tak memiliki garis pantai, dan bergantung pada ekspor produk-produk primer seperti minyak dan gas bumi—upaya menurunkan biaya transportasi akan lebih sulit. Hal yang sama juga akan sulit dijalankan di negara-negara kecil dengan lingkungan yang kurang solid, seperti Burkina Faso, Malawi, Nigeria, dan Rwanda. Negara-negara ini membutuhkan berbagai langkah agresif untuk menurunkan friksi perdagangan, membuat perjanjian *sharing* infrastruktur yang mahal dengan negara-negara tetangga, dan melakukan investasi untuk mendorong aglomerasi serta mengurangi biaya transportasi untuk ekspor barang-barang mentah.



Jarak dan Penyekatan di Asia Timur

Ketika Admiral Zheng He membawa seekor jerapah ke Nanjing pada tahun 1415, hewan tersebut dianggap sebagai hewan langit yang diasosiasikan dengan perdamaian dan kemakmuran. Masa itu juga menandai puncak pengaruh Cina pada kemakmuran di Asia Timur dan sekitarnya, relatif terhadap wilayah lainnya di seluruh dunia. Pada masa tersebut, Cina mungkin memiliki kekuatan ekonomi terbesar di dunia, menikmati materi yang memiliki standar tertinggi, hidup dikelilingi seni dan pendidikan yang berkembang pesat serta kemajuan di berbagai bidang teknologi. Kekuatan angkatan lautnya memungkinkan Cina untuk berlayar sampai ke Afrika.

Cina sendiri mungkin menyumbangkan sekitar sepertiga dari total manufaktur global pada saat itu. Namun, hal ini tidak berlangsung selamanya. Satu abad kemudian, kaisar baru menghancurkan catatan perjalanan Zheng He dan mengurangi ukuran angkatan laut hingga menjadi hanya sepersepuluhnya, dengan pertimbangan bahwa biaya yang dikeluarkan melampaui manfaat yang diperoleh dari ekspedisi ke tempat-tempat baru. Cina lalu memasuki zaman isolasi diri selama berabad-abad, dan Inggris mengakhiri zaman tersebut dengan cara yang buruk dan merusak, selama terjadinya Perang Opium pada abad ke-19.

Masa isolasi Asia Timur

Cina tidak sendirian dalam hal mengisolasi dirinya dari dunia luar. Di Jepang, Tokugawa Iemitsu mengeluarkan “Perintah Penutupan Negara Tahun 1635 (*Closed Country Edict of 1635*)” dan “Pengecualian untuk Bangsa Portugis Tahun 1639 (*Exclusion of the Portuguese, 1639*),” yang secara efektif menutup negara

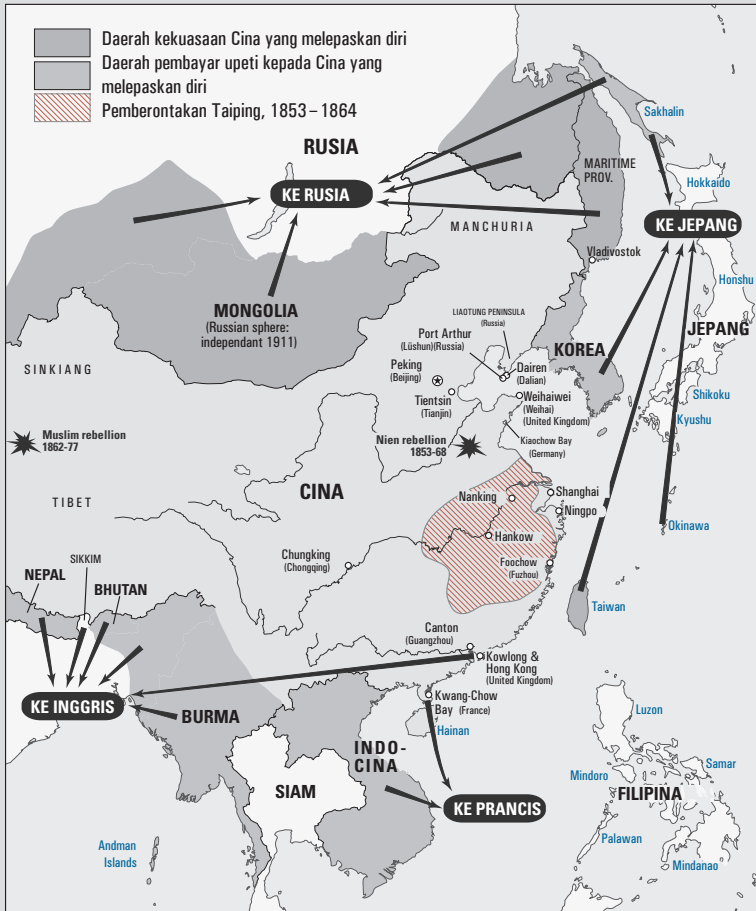
tersebut dari pengaruh luar hingga dua abad berikutnya. Pemerintah tersebut tidak hanya melarang orang asing masuk ke Jepang, namun juga melarang orang Jepang bepergian ke luar negeri. Kebencian terhadap segala sesuatu yang berhubungan dengan orang Barat turut meluas ke bidang teknologi. Dalam usaha pelestarian budaya dan hierarki sosial, Jepang setahap demi setahap melarang penggunaan senjata api demi penggunaan pedang samurai yang elegan dan simbolik.

Contoh-contoh ekstrem ini menunjukkan besarnya *penyekatan* di Asia Timur, terutama setelah abad ke-17. Para cendekiawan tidak sepenuhnya setuju akan pengaruh-pengaruh ekonomi akibat penyekatan tersebut. Beberapa dari mereka berpendapat bahwa penurunan standar hidup pada periode dinasti Qing dan Tokugawa cukup signifikan. Sementara yang lainnya berpendapat bahwa lebih tepat apabila masyarakat pada periode tersebut dicirikan sebagai masyarakat yang sedang mengalami perekonomian statis, alih-alih masyarakat yang sedang

mengalami kemunduran ekonomi. Bagaimanapun juga, tingkat upah di Jepang dan Cina pada awal abad ke-19 jauh di bawah upah di London atau Amsterdam, bahkan mungkin sebesar 50 persennya dalam nilai riil.¹ Adam Smith telah menyadari hal ini: “Perbedaan antara harga tenaga kerja di Cina dan Eropa masih lebih besar dibandingkan perbedaan antara harga-harga kebutuhan dasar; karena balas jasa riil untuk tenaga kerja di Eropa jauh lebih besar dibandingkan dengan yang di Cina.”²

Smith benar. Bahkan sebelum Revolusi Industri terjadi, sebagian Eropa telah memiliki standar kehidupan yang lebih maju dibandingkan Asia. Ia juga benar dalam menggambarkan Cina sebagai sistem ekonomi yang terpusat. Pejabat-pejabat Cina menyimpan dengan baik catatan upah yang dibayarkan kepada pandai besi dan tukang-tukang lain yang menyediakan jasa untuk pemerintah. Catatan ini mempersempit jarak regional meskipun sesungguhnya terdapat *jarak* yang luas di dalam wilayah Cina itu sendiri. Hanya di daerah utara

Peta G3.1 Asia yang terpecah-belah: konflik-konflik pada pertengahan abad ke-19



Sumber: www.fordham.edu/halsall.

yang populasinya sedikit dan tidak begitu padat yang upahnya sedikit lebih tinggi.

Pada pertengahan abad ke-19, upah riil di Canton dan Tokyo, yang merupakan kota-kota paling maju di Asia, hanya setara dengan kota kecil di Eropa, seperti Milan dan Leipzig. Standar kehidupan di daerah lain di Asia Timur masih tetap rendah. Negara-negara bagian yang memberi upeti kepada Cina di zaman dahulu telah dikolonisasi sehingga negara-negara Asia menjadi semakin terpisahkan lagi. (Lihat Peta G3.1). Beberapa saat kemudian, hampir seluruh Eropa mengalami

Revolusi Industri, dan “jarak pemisah yang besar” antara Eropa dan Asia semakin melebar, dan diiringi dengan meluasnya pertumbuhan upah dan produk domestik bruto (PDB) di Eropa. Menurut Angus Maddison, kontribusi Asia Timur terhadap PDB dunia konstan pada angka 40 persen antara tahun 1500–1800, dan menurun menjadi kurang dari 15 persen pada tahun 1950.

Lima puluh tahun integrasi Asia

Mari kita lihat masa kini. Ekonomi Asia Timur telah terintegrasi melalui suatu susunan padat yang terbentuk

dari jaringan produksi regional. Rantai pasokan (*supply chain*) ini dimulai dari saat perusahaan multinasional Jepang melakukan *outsourcing* pada tahun 1980-an karena upah dan biaya lahan di daerah padat produksi di Tokyo menjadi penghalang bagi terlaksananya manufaktur yang kompetitif. Faktanya, kemacetan ekonomi di Hongkong, Cina; Jepang; Korea Selatan; dan Taiwan, Cina, mengakibatkan pelimpahan—pertama ke negara-negara berpenghasilan menengah di Asia Tenggara, dan kemudian ke Cina. Hal ini disebabkan oleh berkurangnya penghalang ideologi ekonomi. Akhir-akhir ini, rantai pasokan terkonsentrasi di Cina dan operasi-operasi perakitan yang besar berkumpul di Guangdong dan Shenzhen. Dengan semakin dewasanya Cina, negara tersebut juga menjadi eksportir peralatan perantara (*intermediate equipment*) dan peralatan modal (*capital equipment*). Saat ini Cina merupakan mitra dagang utama bagi Jepang dan Korea Selatan dan lebih dari setengah impor Cina yang berkembang pesat ini bersumber dari Asia Timur.

Perdagangan intraregional di Asia Timur saat ini diperkirakan mendekati Uni Eropa, secara konsisten tumbuh lebih cepat dibandingkan perdagangan antara Asia Timur dan wilayah lain di dunia. Negara-negara Asia Timur merupakan sumber bagi hampir dua per tiga investasi asing di wilayah tersebut. Teknologi pun mulai bermunculan dari wilayah tersebut, terutama dalam industri ekspor utama seperti elektronik. Negara-negara Asia Timur sibuk meruntuhkan pemisah antara satu sama lain dan

menggantikannya dengan bentuk hambatan-hambatan perdagangan dan biaya-biaya perbatasan lainnya. Ragamnya dimulai dari logistik kelas dunia, di pelabuhan laut dan udara—walaupun kadang kala hanya terbatas di zona ekonomi khusus. Kemudian, ini dilanjutkan dengan perkembangan infrastruktur lunak (*soft infrastructure*), seperti perubahan bea cukai dan pengecualian visa bagi Association of Southeast Asian Nations (ASEAN).

Runtuhnya *pemisah* antar negara di Asia Timur bertepatan dengan pertumbuhan pesat yang bervariasi mulai dari Republik Demokratik Rakyat Lao (Lao PDR) yang memiliki pendapatan per kapita \$500 pada tahun 2006 sampai dengan Singapura yang memiliki pendapatan per kapita hampir \$30.000. Di Asia Timur, pendapatan secara perlahan menuju

ke arah yang sama: negara-negara miskin tumbuh lebih cepat daripada negara-negara berkembang/kaya. Kebanyakan negara Asia Timur mengikuti jalur serupa, dimulai dari intensifikasi pertanian dan industrialisasi daerah pedesaan, diikuti dengan ekspansi daerah perkotaan dan ekspor hasil manufaktur. Mereka juga belajar dari luar negeri mengenai teknologi baru dan institusi baru. Dilihat dari segi teknologi, ekspor menjadi lebih kompleks. Negara berpenghasilan menengah mengkhususkan diri dalam produksi komponen, sedangkan negara Asia yang kaya memberi nilai tambah melalui inovasi, merek, dan teknologi yang modern.

Seiring dengan pertumbuhan wilayah tersebut, berkembang pula suatu dinamika yang memperkuat pertumbuhan. ASEAN, Cina, Jepang,

dan Korea Selatan merupakan kumpulan kekuatan ekonomi yang sebanding dengan Amerika Utara di tahun 1990-an. Dengan bergesernya pusat kekuatan ekonomi dunia ke Pesisir Pasifik (*Pacific Rim*), akses ke pasar global bagi semua orang di Asia Timur turut meningkat.

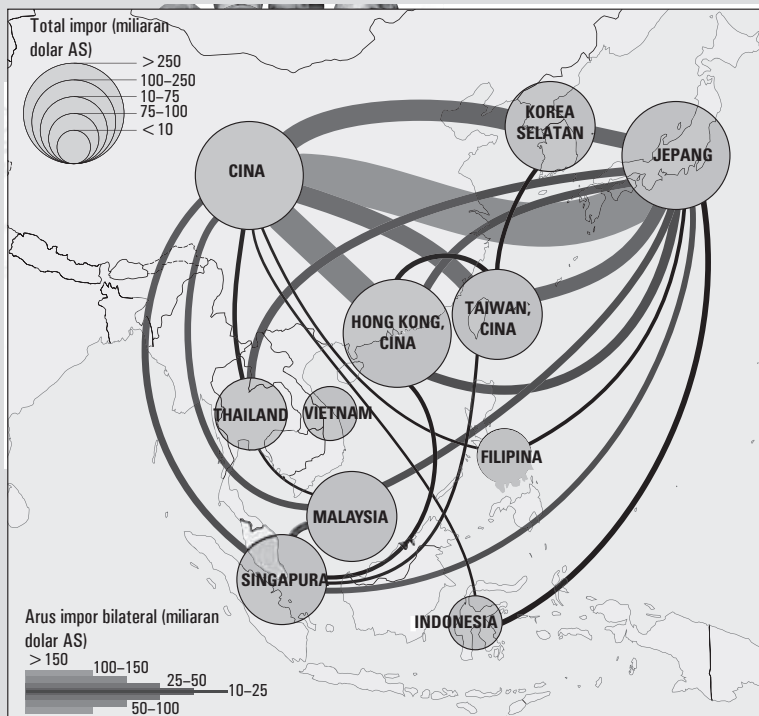
Tingkat perdagangan intraregional di Asia Timur dapat dianggap mengagetkan, mengingat sejarah hubungan politik terpisah antara sebagian besar negara Asia Timur. Di negara-negara Barat, pengaruh ekonomi akibat konflik antarnegara diatasi dengan institusi formal dengan sistem hukum yang tertata dan perjanjian politik yang mengatur transaksi komersial pasar bebas dan yang setiap saat dapat diperluas untuk menyesuaikan dengan pertumbuhan pesat di bidang perdagangan dan keuangan. Di Asia Timur, institusi-institusi ini tumbuh lebih perlahan. Dalam sejarah panjang jaringan sosial, komunitas, dan institusi informal—yang berakar dari migrasi selama ribuan tahun dari Cina Tenggara menuju ke Asia Tenggara—malah memberikan kepercayaan untuk mendukung integrasi internasional yang modern dalam hal barang dan uang (lihat Peta G3.2).

Integrasi di masa mendatang—tantangan kembar dari jarak dan penyekatan

Melihat jauh ke masa depan, wilayah ini menghadapi tantangan dalam upayanya untuk melakukan integrasi yang pesat.

Pergeseran kepadatan ekonomi (*economic density*) ke arah utara memberi tantangan khusus bagi Asia

Peta G3.2 Asia yang terintegrasi: perdagangan pada akhir abad ke-20



Sumber: Gill dan Kharas 2007.

Tenggara. Bagaimana caranya tetap menjadi kekuatan ekonomi yang signifikan di wilayah tersebut? Salah satu jawabannya mungkin terletak pada perkembangan kota-kota kelas dunia. Kota metropolitan di Asia Tenggara perlu mengembangkan diri mereka menjadi “tempat yang lengket” untuk menarik dan memelihara orang-orang yang berbakat dari seluruh dunia. Sementara itu, integrasi Australia dan India ke dalam wilayah tersebut mungkin dapat mengubah dinamika wilayahnya, dan sampai titik tertentu menyeimbangkan efek-efek bergesernya pusat kekuatan ekonomi Asia ke arah utara.

Berbagai permasalahan yang dihadapi oleh negara-negara yang *jauh* dari pasar utama wilayah tersebut terlihat dari daerah-daerah yang tertinggal dalam negara-negara tersebut. Kemiskinan yang cukup signifikan dapat ditemui di Asia Timur, dengan tingkat kemiskinan yang tinggi di bagian barat Cina, bagian selatan dan timur di Filipina, bagian timur laut di Thailand, dan kawasan pegunungan di tengah-tengah Vietnam. Perbedaan pendapatan per kapita antara provinsi yang terkaya dan termiskin di Cina—dapat diabaikan pada zaman kekaisaran di masa silam—telah meningkat menjadi 13,1:1 (bandingkan dengan

2,1:1 di AS). Walaupun banyak orang telah berpindah ke daerah-daerah yang lebih makmur, mengatasi *jarak* geografis yang mengisolasi populasi-populasi ini masih merupakan tantangan yang besar.

Di dalam negara-negara Asia Timur, orang-orang berpindah menuju ke pasar, dan pasar-pasar berkembang di mana orang banyak berkumpul. Urbanisasi tumbuh besar dan pesat di kebanyakan negara, kemungkinan akan menambah 25 juta penduduk kota setiap tahunnya selama dua dekade berikutnya. Kebanyakan orang ini bukan ke daerah metropolitan, melainkan akan berpindah ke kota kecil dan menengah yang memiliki penduduk kurang dari 1 juta. Pengelolaan kota-kota kecil secara efisien dan pengintegrasian mereka ke dalam ekonomi nasional merupakan tugas penting dalam mengurangi *jarak* dan menopang pertumbuhan.

Sementara itu, Asia Timur masih menghadapi pertanyaan-pertanyaan strategis mengenai bagaimana cara merobohkan *pemisah-pemisah* antarnegara di wilayah tersebut. Proses kecepatan-ganda ASEAN menunjukkan bagaimana sulitnya bagi negara-negara dengan pendapatan dan struktur ekonomi yang berbeda untuk dapat melakukan

integrasi secara mendalam. Tidak ada proses integrasi ekonomi formal yang menyatukan semua perekonomian di kawasan tersebut. Usaha pertama untuk memulai dialog regional diadakan di konferensi Asia Timur di Kuala Lumpur, Malaysia, pada Desember 2005. Pertemuan ini membahas stabilitas keuangan, keterjaminan energi, pengentasan kemiskinan, dan cara-cara menjembatani jurang-jurang pemisah antarnegara. Pertemuan tersebut menekankan tantangan-tantangan yang masih memisahkan kawasan tersebut: migrasi lintas batas, dampak-dampak lingkungan, keanekaragaman standar pemerintahan, dan toleransi dalam budaya. Eksperimen menarik lainnya untuk menumbuhkan integrasi regional juga berkembang, seperti halnya dalam ASEAN+3, namun kepemimpinan institusional untuk membentuk suatu masa depan bersama masih terpisah-pisah. Walaupun demikian, cendekiawan-cendekiawan terkenal telah mencatat bahwa “kelahiran Asia Timur yang terintegrasi tidak terhindarkan dan sangat diperlukan.” Tantangannya adalah mencari tahu bagaimana mewujudkan hal ini secepatnya.

Kontribusi dari Homi Kharas.

BAGIAN TIGA MENCIPTAKAN KERANGKA BARU UNTUK PERDEBATAN KEBIJAKAN



Dapatkah kota-kota yang padat dalam negara-negara berkembang menarik orang-orang untuk masuk dan memberdayakan mereka supaya keluar dari kemiskinan? Apakah migrasi membantu mereka yang melakukannya dan juga yang ditinggalkan? Bagaimana perdagangan dapat membantu pihak-pihak yang kaya sekaligus paling miskin di dunia ini? Apa yang dapat dilakukan para pembuat kebijakan untuk mengatasi tiga tantangan besar yang dihadapi oleh dunia berkembang—satu miliar penghuni kawasan kumuh, satu miliar orang yang tinggal di daerah-daerah yang terpencil dan berkekurangan, dan mereka yang masuk dalam “satu miliar terbawah”? Bagian ketiga dari Laporan ini memberikan sebuah jawaban: integrasi ekonomi. Bagaimana? Dengan menggunakan institusi-institusi yang buta secara spasial, infrastruktur yang konektif secara spasial dan insentif yang dibidik secara spasial, serta mengalibrasikan tanggapan terhadap seberapa hebat tantangannya. Bab 7 menjelaskan apa makna integrasi untuk sistem-sistem metropolitan antara daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal dalam hal ekonomi dapat menguntungkan semua pihak. Bab 9 merinci langkah-langkah sulit yang diperlukan supaya sukses mengintegrasikan negara-negara yang paling terpencil di dunia. Dengan cara itu, bab-bab di bagian ketiga meninjau kembali serta membuat kerangka baru untuk tiga perdebatan kebijakan yang sudah berlangsung lama, yaitu kebijakan mengenai urbanisasi, pembangunan teritorial, dan integrasi regional antarnegara.

Konsentrasi tanpa Kemacetan

Kebijakan bagi sebuah urbanisasi berorientasi luas



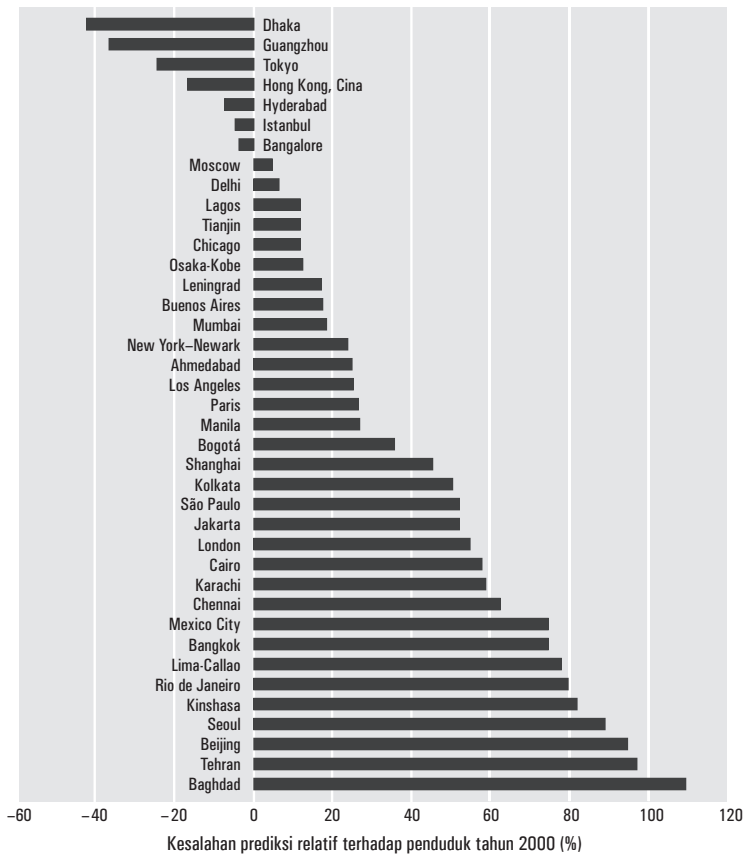
Sebuah tim pakar perkotaan, sebagai bagian dari latihan rutin, pada 1974 memperkirakan ukuran kota-kota terpadat di dunia pada tahun 2000. Kinshasa, ibu kota Republik Demokratik Kongo, diperkirakan akan tumbuh menjadi sebuah kota berpenduduk lebih dari 9 juta jiwa, lebih dari London saat ini. Karachi di Pakistan akan ditinggali oleh 16 juta jiwa, hampir sebesar Kota New York. Perkiraan tersebut meleset jauh (lihat Figur 7.1). Penduduk Kinshasa adalah sekitar separuh dari penduduk London saat ini, dan penduduk Karachi pun demikian dibandingkan dengan New York. Mengapa para pakar itu, yang umumnya sangat akurat dalam memperkirakan penduduk nasional, keliru ketika membuat perkiraan mengenai besarnya kota?

Alasannya: meramalkan distribusi spasial rakyat suatu negara tidak sama dengan memprediksi jumlah penduduknya. Sebagaimana telah ditunjukkan di bab-bab sebelumnya, transformasi spasial—pertumbuhan kota dan wilayah-wilayah yang maju—terkait erat dengan berbagai perubahan dalam perekonomian, khususnya transformasi sektoral yang menyertai pertumbuhan dan terbukanya suatu perekonomian bagi perdagangan dan investasi asing. Jadi, memperkirakan ukuran sebuah kota

adalah *tindakan meramalkan ekonomi*, suatu pekerjaan yang penuh risiko. Ambil Guangzhou di Cina sebagai contoh. Penduduknya pada tahun 2000 lebih dari sepertiga melampaui prediksi tahun 1974 yakni sebanyak 4,5 juta jiwa. Penduduk Beijing setengahnya dari 19 juta yang kita perkirakan. Para pakar tersebut tidak dapat meramalkan liberalisasi dan pertumbuhan ekonomi Cina, yang dengan cepat mengubah struktur spasial negeri tirai bambu itu. Dengan sekadar mengekstrapolasi tren-tren masa lalu, mereka semestinya mengamati kekuatan pasar aglomerasi, migrasi, dan spesialisasi—serta berbagai kebijakan pemerintah yang mendukung atau menghambatnya.

Berbagai proyeksi saat ini menyatakan bahwa kota-kota di negara-negara sedang berkembang akan tumbuh dua kali lipat dalam tiga dekade, dengan jumlah penduduk bertambah 2 miliar jiwa. Malahan, kota-kota besar di sana akan tumbuh lebih besar lagi untuk menyediakan ekonomi urbanisasi yang dicari para pengusaha, pekerja, dan inovator. Hal ini akan terjadi terutama di negara-negara yang perekonomiannya tumbuh dengan baik. Kota-kota berukuran madya akan tetap menjadi tulang punggung bagi sistem perkotaan, menyediakan ekonomi

Figur 7.1 Perkiraan pertumbuhan kota terlalu membesar-besarkan



Sumber: Satterthwaite 2007.

Catatan: Perbandingan prediksi pada 1974 dengan estimasi penduduk perkotaan pada tahun 2000. Panjang diagram mengindikasikan seberapa jauh prediksi yang terlalu tinggi dalam memperkirakan penduduk kota tahun 1974 dalam kaitannya dengan jumlah tahun 2000. Angka negatif mengindikasikan bahwa ukuran suatu kota tahun 2000 lebih besar daripada yang diprediksikan.

lokalisasi yang dicari oleh para produsen dengan kebutuhan-kebutuhan yang lebih terspesialisi. Akan tetapi, ini akan mendorong pertumbuhan kota yang cepat hanya di negara-negara yang mengalami industrialisasi. Kota-kota kecil yang lain akan tetap melayani dan bergantung pada wilayah pedesaan di sekitarnya. Namun, mereka akan tumbuh cepat di wilayah di mana pertanian dan ekonomi pedesaan berkembang dengan baik.

Transformasi spasial yang menyebabkan munculnya kota-kota besar dan kecil tidak akan berjalan secara teratur. Permukiman-permukiman tidak resmi—kawasan kumuh dan padat penduduk—mungkin tercipta dan

bertambah luas manakala kebutuhan pekerja dan perusahaan yang terus meningkat tidak dapat dipenuhi lagi oleh kapasitas pemerintah untuk membangun pasar tanah yang berfungsi baik dan untuk berinvestasi pada infrastruktur dan akomodasi. Jika negara-negara maju dewasa ini menjadi pedomannya, dibutuhkan waktu berpuluh-puluh tahun untuk mengatasi disparitas yang terjadi di dalam kota (intrakota) dan untuk menyerap permukiman-permukiman tidak resmi tersebut ke dalam struktur kota yang lebih terorganisasi. Mencoba melarang migrasi desa-kota bisa jadi kontraproduktif. Mengapa? Sebab, membatasi kepadatan dan keragaman justru menghambat inovasi dan produktivitas.

Para pembuat kebijakan, jika mereka tidak hati-hati, justru bisa mengganggu transformasi ini. Dengan tidak menetapkan regulasi yang fleksibel serta alih guna lahan yang tepat, mereka dapat menjadikan kota tidak ramah pada perusahaan dan investor, menghalangi kontribusi mereka bagi pertumbuhan dan upaya pengentasan kemiskinan. Dengan tidak menyediakan fasilitas air, sanitasi, sekolah, dan perawatan kesehatan yang memadai di wilayah pedesaan, mereka dapat secara dini memaksa warga desa pindah ke kota-kota kecil dan besar. Dengan tidak banyak berinvestasi pada infrastruktur di kota-kota yang tumbuh dengan pesat, mereka mendorong terjadinya kemacetan. Secara lebih umum, dengan tidak merespons secara tepat transformasi spasial di berbagai jenis tempat yang berbeda, mereka tidak dapat mengambil manfaat penuh dari kepadatan dan keragaman, dan justru menciptakan kemacetan serta penyekatan.

Untuk membantu bangsa-bangsa menarik keuntungan yang lebih besar

dari urbanisasi, bab ini mengusulkan suatu kerangka kebijakan—dengan mempertimbangkan fakta-fakta transformasi spasial (Bab 1) dan wawasan tentang aglomerasi ekonomi yang mendorong berbagai perubahan ini (Bab 4). Bab ini membahas prioritas kebijakan dan urutannya, memanfaatkan pengalaman dari negara-negara yang telah berhasil, atau sedang berjuang, dalam proses urbanisasi mereka. Pesan-pesan utamanya:

- ***Transformasi desa-kota sangat terfasilitasi manakala para pembuat kebijakan menyadari adanya saling ketergantungan ekonomi antarpermukiman.*** Dalam hierarki kota besar, kota kecil, dan desa dari suatu negara, masing-masing memiliki fungsinya sendiri serta memiliki interelasi yang kuat satu sama lain. Jadi, diskusi kebijakan harus dibuat bukan dalam pendulum ekstrem baik tingkat nasional atau permukiman pribadi. Alih-alih, ia harus dilakukan di level yang diistilahkan sebagai suatu “wilayah”, biasanya negara bagian atau provinsi. Para pembuat kebijakan mesti melihat diri mereka sebagai pengelola portofolio tempat di wilayah semacam itu. Pendekatan wilayah juga dapat membantu pengembangan strategi urbanisasi nasional. Sementara persentase jumlah penduduk suatu wilayah akan menentukan prioritas bagi semua level pemerintahan (pusat, provinsi, dan kotamadya), persentase urban nasional dapat menjadi pedoman yang baik untuk kompleksitas tantangan keseluruhannya.
- ***Tantangan-tantangan kebijakan menjadi lebih kompleks dengan urbanisasi.*** Kota-kota besar dan kecil memberikan keuntungan kedekatan atau proksimitas kepada perusahaan dan keluarga, tetapi kepadatan aktivitas yang terlampau tinggi mengakibatkan kemacetan, polusi, dan ketegangan sosial, yang bisa meniadakan keuntungan tersebut. Apakah suatu kebijakan baik atau tidak bergantung pada seberapa mampu ia mengatasi kegagalan pasar dan konsentrasi kejahatan. Di negara-negara atau wilayah-wilayah dengan persentase urban rendah, misalnya, kemacetan lalu lintas dan permukiman kumuh mungkin tidak menjadi persoalan kebijakan yang besar. Akan tetapi, di berbagai wilayah yang mengalami proses urbanisasi yang cepat, kemacetan menjadi masalah yang besar. Wilayah-wilayah yang proses urbanisasinya sudah pada tahap lanjut, seperti kawasan metropolitan, kiranya perlu mengatasi masalah divisi intrakota yang muncul karena permukiman kumuh dan tak layak huni.
- ***Prioritas dan urutan kebijakan dapat membantu pemerintah memfasilitasi urbanisasi yang berorientasi luas.*** Masing-masing dimensi tantangan integrasi membutuhkan rangkaian instrumen yang berbeda. Untuk wilayah dengan tahap urbanisasi awal, tantangan kebijakannya bersifat satu dimensional: membangun kepadatan dengan institusi-institusi yang “buta” secara spasial. Untuk wilayah dengan level urbanisasi menengah, tantangannya berdimensi dua: membangun kepadatan dan mengurangi jarak ekonomi dengan infrastruktur konektif. Sementara bagi wilayah-wilayah yang tingkat urbanisasinya sudah lanjut, tantangannya punya tiga dimensi: membangun kepadatan,

mengatasi jarak, dan menjawab persoalan sekat-sekat ekonomi dan sosial—yang disebabkan, misalnya, oleh permukiman kumuh—dengan intervensi spasial khusus. Untuk mendorong urbanisasi yang cepat dan berkelanjutan di semua tahapan, para pembuat kebijakan harus menekankan institusi-institusi yang “buta” secara spasial guna mendorong kepadatan di tempat yang tepat.

Bab ini pertama-tama, secara singkat, membahas bagaimana berbagai kebijakan urbanisasi dapat membantu wilayah memfasilitasi ekonomi aglomerasi. Selanjutnya, dibahas kerangka integrasi ekonomi untuk membimbing pengelolaan portofolio tempat, menggunakan pengalaman dari wilayah-wilayah yang sudah berhasil melewati proses urbanisasi. Terakhir, contoh-contoh kerangka yang dijalankan di berbagai negara berkembang saat ini dipaparkan.

Prinsip-prinsip untuk mengelola portofolio tempat

Perdebatan tentang urbanisasi sering kali membangkitkan gambaran tentang kota-kota yang sangat padat, konsentrasi kemiskinan yang mencolok, dan kerusakan lingkungan yang sangat parah. Gambaran ini mendorong lahirnya kebijakan yang mengendalikan pertumbuhan kota dan memotong migrasi desa-kota. Penekanannya adalah pada intervensi geografis untuk membersihkan atau menghilangkan kawasan-kawasan kumuh yang berkembang biak di negara berpendapatan rendah dan menengah.

Bab ini membingkai kembali perdebatan mengenai urbanisasi tersebut. Bukti historis menunjukkan bahwa

urbanisasi di negara-negara berkembang akan terus berlangsung cepat pada tahap-tahap awal pertumbuhan ekonomi—sebagian besar perkembangan persentase urban terjadi sebelum suatu negara masuk dalam golongan negara berpendapatan menengah ke atas. Akan tetapi, munculnya kepadatan mesti disambut terbuka bila hal itu menghasilkan ekonomi aglomerasi. Perdebatannya tidak boleh hanya difokuskan pada soal laju urbanisasi, jumlah orang yang bermigrasi dari desa ke kota, atau cara-cara untuk meniadakan kawasan kumuh dengan intervensi terarah. Malahan, kebijakan tersebut mesti difokuskan pada masalah efisiensi dan luasnya orientasi proses yang mentransformasi perekonomian pedesaan menjadi perekonomian perkotaan. Selain itu, perdebatan haruslah mengenai bagaimana kebijakan dapat mengatasi kegagalan koordinasi yang muncul di setiap tahap urbanisasi. “Orang miskin lebih banyak ditemukan di kota-kota kecil dan besar, tetapi upaya pengurangan kemiskinan yang lebih cepat kiranya membutuhkan urbanisasi dengan laju yang lebih cepat, bukan sebaliknya—dan, para pembuat kebijakan pembangunan mestinya memfasilitasi proses ini, bukan malah menghalang-halangnya.”¹ Oleh karena transformasi desa-kota melibatkan perkotaan dan pedesaan sekaligus, maka kebijakan-kebijakan urbanisasi harus mencakup berbagai langkah untuk memperbaiki kehidupan dan penghidupan masyarakat desa (lihat Kotak 7.1).

Prinsip: memaksimalkan ekonomi aglomerasi lintas portofolio tempat

Konsentrasi, yang dikaitkan dengan meningkatnya kepadatan, memberi

keuntungan potensial yaitu dengan adanya pasar yang “gemuk”. Akan tetapi, ia juga menyebabkan kemacetan dan kejojoran. Tujuan utama dari kebijakan perkotaan adalah membantu permukiman menghasilkan ekonomi aglomerasi sekaligus mengurangi efek samping kejojoran, kejahatan, dan kemacetan yang muncul bersama konsentrasi. Pada berbagai tahap urbanisasi, tantangan untuk mendorong konsentrasi sekaligus mencegah kemacetan tidak sama, sebagaimana halnya prioritas di tiap-tiap tahap urbanisasi.

- **Awal.** Wilayah dengan urbanisasi tingkat awal—di mana persentase urbannya sekitar 25 persen—didominasi oleh pertanian atau berbasis sumber daya, dengan kepadatan ekonomi rendah. Prioritasnya adalah memfasilitasi kekuatan-kekuatan aglomerasi dan mendorong terjadinya skala ekonomi bagi pabrik dan perusahaan di kota-kota. Oleh karena belum jelas tempat mana yang akan lebih disukai oleh pasar dan demi tujuan apa, netralitas antara satu tempat dan tempat lain harus menjadi sikap dasar para pembuat kebijakan.
- **Menengah.** Seiring perkembangan urbanisasi, aliansi-aliansi ekonomi menguat di dalam dan antarwilayah yang mengalami urbanisasi. Banyak perusahaan dan pabrik yang bergerak di sektor yang sama berdiri di lokasi yang saling berdekatan untuk mendapatkan keuntungan dengan adanya *sharing* input dan limbah pengetahuan. Dalam wilayah-wilayah semacam itu—dengan persentase urban sekitar 50 persen—upaya memajukan ekonomi lokalisasi menjadi prioritas paling utama. Efisiensi dalam produksi

KOTAK 7.1. *Apakah pesan-pesan kebijakan dalam Laporan ini antipedesaan? Tidak.*

Geografi ekonomi negara tidak bisa secara sederhana dipisahkan antara desa dan kota begitu saja. Suatu rangkaian kesatuan (kontinum) kepadatan memunculkan sebuah portofolio tempat-tempat yang saling terkait. Simbiosis, itulah yang terjadi. Di puncaknya adalah kota terbesar dari sebuah negara, dan di bawahnya, suatu spektrum permukiman—kota-kota sekunder, pusat urban kecil, kota kecil, dan desa.

Secara khusus untuk negara berpendapatan rendah, portofolio tempatnya terdiri atas wilayah-wilayah pedesaan. Pada fase urbanisasi awal ini, strategi utama untuk memfasilitasi transformasi spasial guna mendorong pertumbuhan ekonomi adalah kebijakan yang “buta” secara spasial.

- Regulasi yang tepat dan terimplementasi dengan baik mengenai pasar tanah untuk menjamin hak kepemilikan tanah, memberi rasa aman pada sewa tanah, memperbaiki transfer tanah, serta memudahkan alih guna tanah sehingga mencerminkan kebutuhan pasar, dan mendorong pajak tanah.
- Penyediaan layanan dasar dan sosial untuk meningkatkan taraf pendidikan dan kesehatan, memperbaiki produktivitas, dan mendorong mobilitas.

- Berbagai kebijakan makroekonomi yang sehat untuk mengurangi distorsi pasar, menghapuskan bias terhadap pertanian, memperbaiki iklim bisnis, merangsang persaingan, dan mendorong investasi, serta mengadopsi teknologi baru.

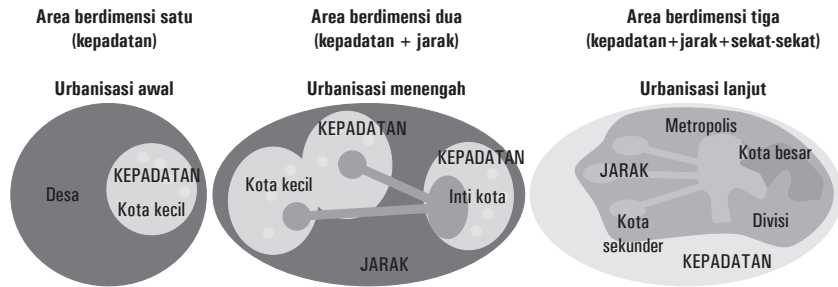
Kebijakan-kebijakan yang “aspasial” semacam itu membantu pembangunan pedesaan—baik dalam ekonomi pertanian maupun nonpertanian—sehingga setiap tempat menjadi lebih siap untuk berpartisipasi dalam industri dan jasa. Kebijakan-kebijakan ini akan sangat menguntungkan masyarakat pedesaan sebab sektor ekonomi nonpertanian pedesaan biasanya menyusun 30–50 persen dari lapangan kerja di pedesaan. Serupa dengannya, masyarakat pedesaan terlibat dalam berbagai macam aktivitas ekonomi, dengan sumber-sumber nonpertanian menyumbang 35–42 persen dari pendapatan mereka. Pertumbuhan dalam sektor nonpertanian akan merangsang pertumbuhan dalam pertanian sebab input menjadi lebih murah, keuntungan dapat diinvestasikan ulang pada pertanian, dan perubahan teknologi memungkinkan metode pertanian yang lebih baik.^a

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009. a. Feder dan Lanjouw 2001.

dan transportasi merupakan kata kuncinya.

- **Lanjut.** Untuk wilayah-wilayah yang sudah sangat urban, keuntungan produktivitas dan konsumsi muncul dari ekonomi urbanisasi yang terkait dengan keragaman dan intensitas aktivitas ekonomi. Meskipun fungsionalitas merupakan tujuan kota industri, kata kunci bagi kawasan metropolis pascaindustri, dengan persentase urban sekitar 75 persen, adalah kelangsungan hidup.

Figur 7.2 Dimensinya bertambah seiring tingkat urbanisasi



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Aturan kebijakan: mengurutkan dan menyetel

Dimensi spasial dari kepadatan, jarak, dan penyekatan menunjukkan tantangan kebijakan untuk tiap-tiap tempat tersebut. Di lingkungan yang didominasi pedesaan, tantangan kebijakannya berdimensi satu dan mengacu pada kebutuhan untuk membangun kepadatan. Di wilayah-wilayah di mana urbanisasi sudah memegang momentum, tantangannya berdimensi dua. Di sini, kebijakan mengombinasikan antara kebutuhan untuk mendorong kepadatan dan kebutuhan mengatasi jarak yang disebabkan oleh kemacetan. Di wilayah dengan urbanisasi yang lanjut, tantangannya memiliki tiga dimensi. Untuk metropolis, sekali lagi, ada kebutuhan untuk mendorong kepadatan dan mengatasi jarak. Ke dalamnya, perlu ditambahkan kebutuhan untuk menghapuskan sekat-sekat intrakota, yang memisahkan kaum miskin di kawasan kumuh yang tidak resmi dari mereka yang tinggal di permukiman resmi (lihat Figur 7.2).

Unit untuk membicarakan tindakan pemerintah: suatu wilayah

Masing-masing bagian suatu negara mengalami urbanisasi dengan kecepatan yang tidak sama. Ketidakteraturan merupakan sesuatu yang wajar,

bukan perkecualian. Terdapat sinergi serta interdependensi ekonomi antarpermukiman yang tidak sama besar tersebut. Membingkai ulang kebijakan-kebijakan urbanisasi agar lebih mampu menjawab berbagai tantangan di semua tahapan transformasi desa-kota membutuhkan upaya pertimbangan ulang mengenai skala spasial untuk memutuskan prioritas dan desain kebijakan. Bab ini membahas bagaimana kebijakan tersebut perlu ditimbang ulang pada skala geografis yang tepat: sebuah “wilayah”, atau negara bagian atau provinsi, yang biasanya terletak di tengah-tengah antara pemerintah pusat dan kabupaten atau kotamadya. Skalanya harus cukup besar sehingga memungkinkan keterkaitan desa-kota dan antarkota. Pengalaman Beijing, Kotamadya Shanghai, dan Provinsi Guangdong mendukung pendekatan wilayah yang dirancang secara baik terhadap strategi perkotaan. Dua wilayah lain di Cina barat—Chengdu dan Chongqing—kini melakukan pendekatan yang sama terhadap urbanisasi, dan menikmati keberhasilan yang serupa.

Pendekatan wilayah tidak lalu mengesampingkan agregasi strategi urbanisasi ke tingkat nasional. Wilayah dengan kepadatan tinggi cenderung memiliki konsentrasi penduduk di kota-kota metropolitan yang besar, wilayah dengan kepadatan menengah di kota-kota

berukuran menengah, sementara wilayah dengan kepadatan rendah di kota-kota kecil dan desa. Dengan cara yang sama, negara yang lebih tinggi tahapan urbanisasinya memiliki lebih banyak warga di wilayah-wilayah yang berkepadatan tinggi, dan negara dengan tahapan urbanisasi lebih rendah memiliki beberapa wilayah berkepadatan tinggi, namun sebagian besar orang tinggal di wilayah berkepadatan rendah. Kebijakan-kebijakan urbanisasi mesti memasukkan ketidakmerataan pembangunan ekonomi ini.

Persentase urban agregat suatu negara bisa menjadi petunjuk penting mengenai kompleksitas tantangan urbanisasi yang dihadapinya. Dalam kasus yang paling sederhana, satu wilayah bisa jadi mencirikan seluruh negeri, seperti terjadi pada Singapura. Untuk negara-negara yang lebih besar, suatu agregasi yang cermat dapat membantu menentukan prioritas masing-masing level pemerintah.

- Di negara-negara di mana urbanisasi berada di tahap awal seperti Etiopia, dengan tiga perempat penduduknya tinggal di wilayah pedesaan, tantangan integrasinya unidimensional: memfasilitasi kepadatan. Tentu saja, ibu kota dan beberapa kota besar lain di negara-negara yang lebih condong bersifat pedesaan menghadapi tantangan multidimensional di dalam transformasi spasial mereka. Akan tetapi, prioritas utamanya adalah penetapan instrumen kebijakan spasial yang bisa diberlakukan secara universal di semua tempat—membangun institusi pasar yang mengatur penggunaan dan transaksi tanah, serta penyediaan layanan-layanan dasar seperti keamanan, sekolah, jalan, dan sanitasi. Jadi, di negara-negara di Afrika Sub-

Sahara dan Asia Tengah, peran pemerintah pusat sangat penting dalam meletakkan landasan bagi urbanisasi yang berorientasi luas.

- Di mana urbanisasinya berada pada tahap menengah—sebagaimana ditemukan di banyak bagian dari negara-negara Asia Selatan dan Timur seperti Cina dan India—pemerintah pusat dan provinsi juga harus membangun infrastruktur transportasi dan komunikasi.
- Di mana urbanisasinya lebih lanjut, seperti di negara-negara Amerika Latin, Afrika Utara, dan Eropa Timur, pemerintah pusat dan pemerintah daerah harus menyelaraskan upaya-upaya mereka untuk memfasilitasi transformasi geografis agar negara tinggal landas dari negara berpendapatan menengah ke berpendapatan tinggi.

Kerangka kerja bagi integrasi

Seiring perkembangan urbanisasi, kebijakan harus berubah, dengan instrumen yang membentang dari yang “buta” secara spasial hingga yang memiliki sasaran jelas (tertarget) secara spasial. Meski perdebatan kebijakan terlalu menekankan tindakan pemerintah yang paling eksplisit secara spasial, seperti berbagai program untuk menghilangkan kawasan kumuh kota, urbanisasi yang bertujuan untuk mengintegrasikan setiap portofolio tempat dari suatu negara membutuhkan digunakannya seluruh instrumen yang ada—institusi, infrastruktur, dan insentif.

“Institusi-institusi” yang “buta” secara spasial untuk memfasilitasi kepadatan ekonomi

Tanggung jawab untuk membangun institusi yang akan menjadi batu landasan

bagi urbanisasi di seluruh belahan negeri terutama terletak di pundak pemerintah pusat. Secara khusus, tanggung jawab itu diemban oleh badan yang mengatur pengelolaan tanah. Dalam Laporan ini, “institusi” mencakup tiga langkah umum: aturan dan perundang-undangan (terutama berkaitan dengan definisi dan perlindungan hak milik), penyediaan layanan-layanan dasar universal, dan stabilitas makroekonomi (lihat *Menyelami Laporan Ini* untuk detailnya). Inilah tugas utama pemerintah pusat, dan menyediakan semuanya itu—atau tidak menyediakannya—akan mengubah distribusi geografis aktivitas ekonomi untuk selamanya.

Institusi pengelola pasar tanah mencakup suatu lembaga pencatatan tanah secara keseluruhan; mekanisme yang bisa dipercaya untuk pelaksanaan kontrak dan penyelesaian sengketa; undang-undang penetapan wilayah yang fleksibel; dan berbagai regulasi subdivisi yang serba guna yang membantu, dan bukannya menghambat, alih guna lahan bagi berbagai fungsi lain. Transformasi sektor pertanian dari yang semula didasarkan atas hak tanah komunal atau bersama ke *hak milik* pribadi merupakan prasyarat mutlak (*sine qua non*) bagi urbanisasi. Bukti secara jelas menunjukkan bahwa begitu hak milik telah diatur dan kepadatan meningkat, *regulasi dan perencanaan lahan* dapat menjamin efisiensi koordinasi pemakaian lahan yang berbeda-beda. Namun jika terlalu ketat, regulasi itu dapat menghambat manfaat kepadatan dan ekonomi aglomerasi. Serupa dengannya, *aturan yang kaku mengenai alih guna lahan*, yang merupakan konsekuensi dari regulasi yang tidak fleksibel, bisa menghambat kepadatan, sebagaimana juga standar pembangunan minimum yang terlampau restriktif. Institusi yang

keempat adalah *pembiayaan perumahan* yang memadai.

Institusi bagi pasar tanah yang cair tetap penting. Hak milik dalam wujud sertifikat hak milik tanah penting bagi upaya mengonversi aset menjadi kekayaan yang bisa digunakan.² Persoalan penyertifikatan yang praktis, termasuk di dalamnya biaya implementasi, seharusnya tidak menghambat penguatan kerangka hukum bagi kepemilikan tanah milik pribadi. Sungguh, sertifikat yang resmi penting untuk pemfungsian lahan dan pasar tanah. Meskipun sistem adat dalam penyewaan masih memungkinkan transaksi informal, ketiadaan perjanjian formal menghambat konversi lahan menjadi tanah dengan pengembalian ekonomi yang lebih tinggi. Informalitas merupakan rem bagi pembangunan pertanahan, menghambat transformasi spasial yang efisien.

Sebagai contoh adalah Eropa praindustri. Dengan hak kepemilikan atas tanah yang lebih terjamin, kota-kota di Inggris berkembang dengan pesat.³ Malahan, Inggris merupakan negara pertama yang mengalami industrialisasi karena negeri ini memperkenalkan hak-hak milik pribadi semacam itu sebelum negara-negara Eropa lain. Ekonom pemenang Hadiah Nobel, Douglass North, menggunakan ini untuk menjelaskan apa yang dapat dilakukan institusi pertanahan bagi pertumbuhan dan pembangunan jangka panjang.⁴

G e r a k a n “ p e m a g a r a n ” memungkinkan munculnya hak milik pribadi. Dimulai sekitar tahun 1500, lahan-lahan terbuka dipagari, dipatok, atau malah ditutup dan diperlakukan sebagai hak milik seseorang atau beberapa orang. Pada tahun 1545, sekitar 45 persen dari luas lahan di Inggris sudah menjadi milik pribadi. Akta Pemagaran 1604, mengatur dan

melindungi konversi lahan-lahan terbuka menjadi tanah milik pribadi, yang terus berlangsung hingga awal abad ke-20.⁵ Sebagian besar pakar setuju bahwa pemagaran tanah di Inggris seperti itu meningkatkan produktivitas pertanian yang membebaskan tenaga kerja dari tanah serta menyediakan surplus pangan untuk menyokong penduduk perkotaan yang terus bertambah dengan pesat.⁶ Hal ini memungkinkan Inggris, pada suatu ketika, menjadi “bengkel kerjanya dunia”.⁷ Bukti lain tentang bagaimana hak-hak aspasial mendorong urbanisasi berasal dari Denmark (lihat Kotak 7.2).

Contoh lain dari bagaimana hak milik pribadi yang terlindungi dapat membantu pertumbuhan, dan karenanya juga kepadatan, datang dari Amerika Utara serta negara-negara Amerika Latin dan Karibia. Pada periode awal kedatangan bangsa Eropa, Kanada dan Amerika dipandang mempunyai potensi ekonomi yang sama dengan belahan-belahan lain dari Dunia Baru (lihat *Geografi yang Bergerak 1, Mengatasi Jarak di Amerika Utara*). Setelah memenangkan Perang Tujuh Tahun Anglo-Prancis dari 1756–1763, Inggris berpikir keras mengenai apakah ia hendak mengklaim Kepulauan Guadeloupe Karibia di Karibia (1.628 kilometer persegi) atau Kanada (9,8 juta kilometer persegi) sebagai rampasan perang.⁸

Jalur pembangunan yang ditempuh Amerika Utara dan Amerika Latin akan sangat berbeda. Di Amerika Latin, kaum kolonial Spanyol memberikan traktat-traktat tanah yang luas kepada segelintir individu, bersama dengan hak untuk menarik pajak dari penduduk setempat. Hak milik adat yang bersifat komunal menentukan penggunaan lahan, membuat orang lebih enggan untuk pindah. Di Amerika Utara,

KOTAK 7.2. *Reformasi tanah untuk membangkitkan urbanisasi: membantu villeins di Denmark*

Di pusat Kota Kopenhagen, “pilar kebebasan” menjadi peringatan akan reformasi tanah. Monumen tersebut memperingati penghapusan final, pada tahun 1788, “villinage”, sejenis perbudakan yang lazim di Eropa Barat pada Abad Pertengahan. Pada permulaan abad ke-18, kurang dari 1 persen lahan pertanian digarap oleh para petani penggarap pemiliknya, dan sejumlah besar tanah merupakan hak milik bersama. Diwajibkan bekerja pada tuan tanah, kaum “villeins” tidak dapat pindah tanpa izin dari tuan tanah tersebut. Akan tetapi, mulai pada tahun 1760, sebagian besar lahan komunal diubah menjadi tanah milik pribadi. Antara tahun 1788 dan tahun 1807, para tuan tanah menjual sekitar setengah dari tanah mereka kepada para penyewa. Pada tahun 1835, hampir 65 persen lahan yang ada sudah ada pemiliknya.^a Beberapa dasawarsa setelahnya, Denmark “tinggal landas” menuju industrialisasi dan urbanisasi.

Urbanisasi ini tidak berarti munculnya daerah pedesaan yang kumuh. Berbagai perubahan struktural, teknologis, dan institusional memangkas hak tuan tanah atas tanah yang disewakan, meningkatkan keuntungan ekonomi bagi para penyewa. Dalam sebuah dekret yang dikeluarkan pada 1784, kewajiban para tuan tanah yang sudah berlangsung seabad, yakni mengumpulkan pajak atas nama negara terhadap tanah yang telah

mereka jual kepada bekas penyewanya dihapuskan. Pada 1788, penghapusan “villinage” semakin meningkatkan daya tawar penyewa. Intervensi kebijakan dalam pasar kredit juga membantu. Pada tahun 1786, dua lembaga kredit publik didirikan untuk memberikan pinjaman kepada para pembeli tanah, melengkapi pasar kredit privat yang sudah ada dan efisien. Hasilnya: kredit tidak menghalangi banyak orang yang ingin membeli tanah.^b

Transaksi berbasis pasar, yang difasilitasi oleh kebijakan tanah pemerintah, membentuk sebuah kelas petani pemilik lahan yang besar, yang pada waktu kemudian akan menjadi kekuatan penggerak di balik Konstitusi Denmark tahun 1849 dan kemunculan demokrasi. Dengan menyediakan pendidikan bagi kaum miskin dan warga pedesaan, mereka juga memberikan layanan dasar dan perangsang yang kuat bagi industrialisasi dan kota-kota kecil.^c Penduduk Denmark meningkat dengan pesat—dalam masyarakat praindustri, penduduk yang bertambah merupakan sebuah tanda pertanian yang makmur. Setelah 1890, pertanian melahirkan pertumbuhan industri di kota-kota kecil^d yang sangat penting bagi industrialisasi Denmark.^e

Kontribusi dari Thomas Markussen.

a. Henriksen 2003.

b. Henriksen 2003.

c. Henriksen 2003.

d. Pedersen 1990.

e. Christensen 2004, hlm. 1.

sebaliknya, hanya ada sedikit hambatan terhadap akuisisi tanah, menciptakan pasar tanah dan sektor pertanian di mana petani adalah juga pemilik lahan di front barat.⁹ Akta Perumahan tahun 1862 di A.S. memberi individu hak atas tanah yang belum ada pemiliknya hingga seluas 160 are, yang menjadi landasan awal bagi sistem hak milik pribadi yang kuat di negara itu.

Riset kontemporer menegaskan pentingnya peran hak milik pribadi

yang dilindungi dengan baik. Sebuah kajian terhadap 80 negara menemukan bahwa indeks kualitas institusional lebih penting bagi pertumbuhan jangka panjang daripada faktor geografis suatu negara ataupun keterbukaannya pada perdagangan.¹⁰ Sebuah kajian lain terhadap 75 negara menemukan bahwa keamanan hak milik, yang diukur dengan indeks risiko ekspropriasi (pengambilalihan), membantu pembangunan. Manakala efek-efek institusional semacam itu dipertimbangkan, geografi fisik tidak banyak memengaruhi pendapatan rata-rata sebuah negara.¹¹

Di wilayah-wilayah yang berada pada tahap awal urbanisasi atau di berbagai negara dengan persentase pedesaan yang tinggi, institusi yang mengatur hak milik kiranya menjadi dasar sekaligus bagian terbesar dari kebijakan yang mendorong urbanisasi yang cepat dan berkelanjutan. Sebaliknya, ketika hak milik pribadi atas tanah tidak diakui dan hak milik tidak diatur dengan jelas, transaksi tanah dan urbanisasi bisa bersifat memecah-belah. Sebagai contoh, ambillah Cina, di mana tanah di daerah pedesaan dimiliki secara kolektif dan para petani tidak memiliki hak kepemilikan tanah yang ditentukan secara tegas atau tidak dijamin penuh. Di sana, alih guna lahan untuk keperluan industri mengakibatkan ketegangan sosial sebab para petani menentang penjualan tanah “mereka” tanpa ganti rugi yang layak. Persoalan serupa muncul di negara-negara Afrika Sub-Sahara, di mana 90 persen tanah dimiliki secara bersama atau merupakan tanah komunal.

Pemanfaatan lahan dan regulasi bangunan menjadi penting seiring laju urbanisasi. Pemerintah mengatur pasar tanah karena dua alasan. Pertama, regulasi dapat membantu memastikan

pemisahan tanah yang tepat di antara berbagai pemanfaatan yang berbeda, seperti pencegahan pembangunan industri yang menghasilkan polusi di wilayah permukiman. Kedua, regulasi menjamin integrasi pemanfaatan lahan privat dan publik, seperti penyediaan ruang bagi infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah padat penduduk. Namun, regulasi pemanfaatan lahan itu sering kali terlampaui berat sebelah, mengganggu keseimbangan antara kepentingan publik dan peluang privat.

Masa depan suatu kota bergantung pada keyakinan investor mengenai seberapa baik prospek dan respons kota itu terhadap perubahan dalam permintaan akan tanah di masa yang akan datang. Regulasi-regulasi yang terlalu ketat merusak tingkat kepercayaan investor dan secara tidak perlu mendistorsi pasar perumahan. Sebagai contoh adalah Mumbai.¹² Regulasi tanah dan bangunan yang terlampaui mengikat telah, dengan menghambat pasar properti komersial dan permukiman, memberi tekanan ke atas yang tidak perlu atas harga tanah dan properti, menurunkan daya saing kota tersebut. Regulasi mengenai ketinggian telah membuat tinggi bangunan di Mumbai seperlima sampai sepersepuluh dari bangunan bertingkat di kota-kota besar di negara lain. Topografi kota itu mestinya menunjukkan pola kepadatan tinggi yang sama dengan Hong Kong, Cina, tetapi alih-alih, dalam kenyataannya, bangunan di Mumbai umumnya rendah.

Larangan yang terlampaui kaku menyangkut alih guna lahan mengakibatkan langkanya perumahan yang terjangkau, menambah beratnya hidup kaum migran yang datang ke kota. Oleh karena alasan ini, rasio rata-rata median pendapatan rumah tangga tahunan terhadap median harga rumah

di banyak kota di Afrika dan Asia dua kali lipat daripada rasio yang sama di kota-kota A.S.¹³ Bangladesh memiliki pendapatan per kapita sebesar \$1.230, tak sampai 3 persennya pendapatan per kapita A.S. yang sebesar \$44.070.¹⁴ Di Dhaka, harga tanah premium kurang-lebih sama dengan harga tanah serupa di Kota New York. Hampir 20 persen dari wilayah pusat kota belum terjangkau oleh layanan yang memadai. Lahan-lahan di pusat kota yang dimiliki publik dibiarkan terbengkalai dan tak terurus, sementara lainnya dialokasikan untuk penggunaan yang nilai tambahnya rendah (kamp, perumahan umum, dan wilayah perumahan bagi pegawai pemerintahan).

Parameter pengembangan lahan yang kaku—termasuk luas lahan minimum dan lebar jalan, sempadan, serta tanah bagi fasilitas umum—membuat mayoritas rumah tangga tidak dapat memiliki tanah secara resmi. Malahan, meskipun tanah sudah bersertifikat hak milik, bangunan akan dianggap ilegal sebab tidak memenuhi standar bangunan yang ditetapkan pemerintah. Tanpa peninjauan ulang standar tersebut, sertifikat hak milik tanah tetap tidak akan ada gunanya. Aturan-aturan legal semacam itu menyebabkan birokrasi yang berbelit-belit serta sangat tingginya biaya perumahan.¹⁵ Di Addis Ababa, standar bangunan yang tinggi telah membuat rumah tangga-rumah tangga berpendapatan rendah tidak bisa memiliki rumah, atau kalau pun bisa, perumahannya akan dianggap sebagai “properti ilegal”.¹⁶

Pada tahun 1979, pemerintah federal Brasil, dengan menetapkan regulasi penggunaan lahan yang berlaku nasional di mana luas lahan minimumnya adalah 125 meter persegi dengan bagian depan 5 meter, secara efektif telah mengeluarkan

hak warga berpendapatan rendah untuk memiliki akses terhadap tanah dalam sektor formal. Banyak masyarakat pinggiran berpendapatan rendah tidak bisa memenuhi syarat minimum 125 meter persegi tersebut, tetapi terpaksa membangun rumah di atas tanah milik para pengembang. Di luar sektor formal, pembangunan semacam itu tidak bisa disediakan layanan publik secara legal. Oleh karenanya, lebih dari separuh penduduk di ibu kota-ibu kota daerah, seperti Recife dan Salvador, tinggal di permukiman kumuh atau wilayah liar.^{17,18} Setelah demokratisasi pada 1988, kota didorong untuk melayani sektor informal. Walaupun syarat luas tanah minimum nasional tetap diberlakukan, ada wilayah yang dapat digolongkan sebagai Zona Khusus bagi Kepentingan Sosial dan dikecualikan dari persyaratan tersebut sebagai bagian dari upaya untuk memperbaiki layanan masyarakat.

Restriksi atau pembatasan pasar tanah dapat memiliki efek samping yang merugikan bagi ekonomi perkotaan serta membuat instrumen yang dimaksudkan untuk menangani urbanisasi tidak efektif. Kecuali bahwa berbagai institusi dasar bagi pasar tanah dan layanan sosial berfungsi sebagaimana mestinya, pembangunan infrastruktur penghubung spasial akan terkendala dan intervensi tertarget secara spasial menjadi tidak efektif.

Regulasi untuk pembiayaan perumahan memengaruhi urbanisasi.

Sejak deregulasi sistem keuangan pada paruh kedua 1980-an, pembiayaan perumahan berbasis pasar telah meluas dengan cepat. Pasar hipotek tempat tinggal kini setara dengan sekitar 40 persen dari produk domestik bruto (PDB) di negara-negara maju. Akan tetapi, di negara-negara berkembang, pasar tersebut jauh lebih kecil, rata-rata

masih di bawah 10 persen dari PDB.¹⁹ Peran publik mestinya adalah untuk merangsang keterlibatan pihak swasta yang diatur secara baik. Semisal, inisiatif-inisiatif privat seperti dikembangkan oleh Grameen Bank di Bangladesh, Bancosol di Bolivia, dan Program Pengembangan Perumahan dan Kerja Sama Keuangan di India menunjukkan bahwa pinjaman tanpa agunan dapat membantu pembiayaan perumahan di negara-negara dengan sistem keuangan yang masih baru serta struktur legal dan regulatif yang masih lemah. Membangun landasan legal bagi kontrak hipotek yang simpel, bisa dijalankan, dan bijak adalah awal yang bagus. Ketika sistem keuangan suatu negara sudah lebih berkembang dan mapan, sektor publik dapat mendorong munculnya pasar hipotek sekunder, mengembangkan beragam inovasi finansial, dan memperluas pengamanan hipotek.²⁰

Rumah milik pribadi penghuninya, biasanya merupakan aset tunggal terbesar suatu rumah tangga, penting bagi penciptaan kesejahteraan, keamanan sosial, dan politik. Orang yang memiliki rumah tinggalnya sendiri atau merasa aman dengan rumah sewaannya memiliki peran atau pertaruhan yang lebih besar dalam komunitas mereka dan, karenanya, lebih mungkin untuk lebih banyak berperan agar kejahatan diberantas, pemerintahan diperkuat, dan kondisi lingkungan dibuat lebih baik.²¹

Infrastruktur penghubung spasial untuk mengurangi jarak ke kepadatan

Kebijakan untuk menyatukan pasar tanah dan memfasilitasi mobilitas tenaga kerja tetap penting bagi pembangunan kepadatan ekonomi di semua tahapan urbanisasi. Akan tetapi, kebijakan tersebut tidak lagi memadai untuk

menghadapi berbagai tantangan yang lebih kompleks dalam urbanisasi yang lebih lanjut. Di pusat kota Seoul dan Shanghai, rata-rata kecepatan lalu lintas adalah 8 kilometer per jam, sementara di Bangkok, Manila, dan Mexico City, rata-ratanya adalah 10 kilometer per jam atau lebih lambat, dan di Kuala Lumpur serta São Paolo, 15 kilometer per jam atau lebih lambat. Para pekerja di Jakarta, Kinshasa, Lagos, dan Manila menghabiskan rata-rata 75 menit untuk berangkat ke dan pulang dari tempat kerja mereka.²² Untuk wilayah-wilayah semacam itu, kemacetan dapat menghapuskan keuntungan yang didapat dari kepadatan. Infrastruktur penghubung spasial harus menghubungkan institusi-institusi yang “buta” secara spasial sebagai prioritas bagi urbanisasi yang berorientasi luas.

Infrastruktur penghubung membutuhkan institusi. Kota-kota yang berhasil menanggapi kemacetan lalu lintas yang semakin ruwet dengan infrastruktur penghubung spasial. Akan tetapi, yang harus ada terlebih dulu bagi infrastruktur semacam itu di semua kota (atau yang menyertainya di kota-kota yang laju urbanisasinya sangat tinggi) adalah pasar tanah yang cair dan pemerintah daerah yang berwenang penuh. Urutan kebijakannya adalah penetapan langkah-langkah untuk menciptakan kondisi yang cocok bagi konsentrasi ekonomi, diikuti oleh kebijakan konektif untuk mengatasi masalah kemacetan.

Inggris abad ke-19 menyediakan ilustrasi untuk itu. Dengan sistem pemerintahan yang berbeda-beda antara satu kota dengan kota lain, Akta Reformasi 1832 dan Akta Korporasi Kotamadya 1835 dimaksudkan untuk menyamakan langkah antarpemerintah kota.²³ Otoritas kota dapat mengambil alih sistem pembuangan, air, dan gas yang

dimiliki swasta. Menjelang tahun 1880-an, mereka mulai membeli tanah untuk bersaing dengan utilitas, transportasi, dan jasa-jasa lain yang ditawarkan swasta. Untuk itu, mereka menyatukan beragam sistem swasta yang sudah ada sebelumnya, memisahkan sistem pembuangan dan drainase dari sistem saluran air bersih, dan memperluas jangkauan layanan dasar ke wilayah-wilayah miskin.²⁴ The Land Enquiry Commission menyadari: “*kepemilikan tanah oleh kota, perencanaan kota, dan pembangunan sistem transportasi akan berjalan beriringan dan saling membantu.*”²⁵ Menjelang akhir abad ke-19, institusi-institusi yang mengatur pasar tanah sudah mapan dan bisa beradaptasi dengan tuntutan perkotaan yang berubah.²⁶

Oleh karena latar belakang semacam ini, urbanisasi di Inggris berlangsung cepat. Pada 1830, rata-rata PDB per kapitanya adalah \$1.749 (pada harga internasional 1990), kurang-lebih setara dengan PDB Honduras, Mozambik, dan Pakistan pada 2003.²⁷ Persentase urban naik dari 28 persen pada tahun 1830 menjadi 69 persen pada tahun 1910.²⁸ Di puncak hierarki perkotaan: London, yang penduduknya naik dari 2 juta jiwa pada tahun 1830 menjadi 6,6 juta pada tahun 1900.²⁹

Institusi dan infrastruktur harus berkembang terus-menerus. Ketika wilayah mengalami proses urbanisasi dan bangsa-bangsa berkembang, jaringan untuk transit publik menjadi semakin kompleks, dan institusi seperti perundang-undangan yang mengatur penggunaan lahan juga harus menyesuaikan. Membangun jaringan transportasi baru membutuhkan pembelian lahan-lahan yang berdekatan dengannya dan penolakan dari pemiliknya bisa mengakibatkan pembengkakan biaya

atau malah kegagalan seluruh proyek. Pembelian wajib (“*eminent domain*” di Amerika Serikat) mungkin diperlukan, dengan kompensasi secukupnya kepada pemilik lahan. Cara lain adalah dengan menjadikan suatu lahan sebagai “lahan publik”, walaupun sejauh mana ini bisa dilakukan harus dipertimbangkan secara matang.

Amerika Serikat, menjelang pertengahan abad ke-19, sudah memiliki suatu sistem hak milik yang cukup baik dan jelas. Ketika jaringan transportasi New York meluas dan kebutuhan kota berubah selama dasawarsa yang silam, institusinya pun mengalami evolusi. *Zoning Resolution* tahun 1916 telah diamandemen untuk merespons perubahan dalam hal penduduk dan penggunaan tanah. Gelombang imigrasi membuat penduduk kota itu membengkak dari 5 juta jiwa pada 1916 menjadi sekitar 8 juta pada 1960. Rute-rute transit massal dan koridor yang baru dibangun. Dan, dengan bangkitnya produksi otomobil yang massal, mobil yang terdaftar di Negara Bagian New York meningkat dari 93.000 pada 1915 menjadi sekitar 2 juta pada 1930.³⁰ Untuk menangani persoalan urbanisasi yang semakin kompleks tersebut, Komisi Perencanaan Kota dibentuk pada 1938. Setelah melalui berbagai kajian dan debat publik, *Zoning Resolution* tahun 1916 diganti pada 1961. Resolusi yang baru itu memasukkan persyaratan penyediaan lahan parkir dan menekankan soal ruang terbuka.

Walaupun didasarkan pada teori-teori perencanaan yang paling bagus pada masanya, aspek-aspek tertentu dari kebijakan penzanaan tersebut terbukti kurang efektif pada masa selanjutnya. Penekanan pada ruang terbuka kadang menghasilkan bangunan-bangunan yang membanjiri mereka-

mereka yang di sekitarnya. Oleh karena itu, berbagai pendekatan baru terus dikembangkan untuk membuat konversi penggunaan lahan lebih responsive terhadap kebutuhan yang berkembang. Pendekatan yang lebih fleksibel di Departemen Perencanaan Kota tersebut mendorong pemakaian yang lebih beragam yang membuat kehidupan kota lebih hidup.³¹

Kota New York menyediakan contoh mengenai institusi-institusi “buta” secara spasial yang diperlukan bagi kebijakan konektif spasial yang berubah. Malahan, interaksi antarmerekalah yang menyebabkan kepadatan Manhattan, the Bronx, Brooklyn, dan Queens meningkat dari 230 jiwa per kilometer persegi pada tahun 1820 menjadi lebih dari 5.000 jiwa per kilometer persegi pada tahun 1900 dan sekitar 12.000 jiwa per kilometer persegi saat ini.

Urbanisasi yang berhasil membutuhkan terhubungnya semakin banyak wilayah. Kepadatan niscaya menyebabkan pengumpulan orang dan kemacetan. New York menunjukkan manfaat luar biasa dari adanya sebuah sistem metro yang efisien dalam mengurangi kemacetan sementara di saat yang sama mendorong kepadatan. Kuncinya adalah sistem transportasi massal yang terintegrasi (lihat Kotak 7.4). Pusat-pusat kota yang padat dan pencakar-pencakar langit hanya layak apabila ribuan pegawai kantor bisa diangkut secara efisien ke kantor-kantor mereka yang ada di pusat kota.

Keberhasilan jangka panjang tidak semestinya menghilangkan penderitaan sementara yang timbul akibat kemacetan, tetapi keberhasilan itu benar-benar memerlukan institusi yang fleksibel. Sebuah pamflet Inggris yang diterbitkan pada tahun 1860 mengamati bahwa

[D]ari hari ke hari, dan dari tahun ke tahun, jalanan London menjadi semakin ramai, dan pasti ... terjadi kemacetan luar biasa antara Westminster dan Kota, kecuali ada jalan keluar yang efisien. Kota besar ini seperti terbelenggu, tak sadarkan diri, dan tertimbun di bawah berat kekayaannya sendiri.³²

Kemacetan London belum juga mendapatkan jalan keluarnya hingga tahun 1939, ketika rata-rata kecepatan lalu lintas di sana adalah 8 kilometer per jam,³³ tidak begitu berbeda dari 10–11 kilometer per jam di pusat Kota London saat ini.³⁴ Itu barangkali menunjukkan “tingkat ekuilibrium” kemacetan. Seberapa jauh kepadatan ekonomi suatu kota bersesuaian dengan ekuilibrium ini bergantung pada kualitas infrastruktur penghubung secara spasial. Dalam hal ini, nilai investasi tambahan ke dalam infrastruktur semacam itu tidak sebanyak pengurangan kemacetan jangka panjang dalam kepadatan ekonomi yang terus-menerus meningkat untuk berbagai tingkat kemacetan. Kemacetan merupakan hasil substitusi satu sumber langka, waktu perjalanan, untuk sumber lain yang bahkan lebih langka, tanah. Adalah tidak efisien menggunakan begitu banyak tanah kota untuk jalan raya sehingga kemacetan bisa diatasi sepenuhnya. Hanya ada satu alasan agar beberapa kemacetan kota bisa ditangani secara optimal, yakni memaksa para pembuat keputusan meninjau dan memperbarui berbagai institusi dan infrastruktur.

Ketika kota melakukan spesialisasi, infrastruktur antarkota menjadi sebuah prioritas di wilayah yang paling dinamis. Terjadi hubungan simbiosis antara kota dan daerah periferinya, tetapi

KOTAK 7.3. *Mumbai melawan pasar, dan lebih dari separuh penduduk Mumbai tinggal di permukiman kumuh*

Kota Mumbai, pernah dikenal sebagai Bombay, memberikan pelajaran menyedihkan. Pada tahun 1960-an dan 1970-an, para perencana kota memutuskan bahwa penduduk Mumbai harus dikendalikan pada angka sekitar 7 juta. Regulasi tanah dan kebijakan infrastruktur dirancang untuk menyokongnya. Tetapi, bagaimanapun, orang-orang berbondong-bondong juga membanjiri kota dan saat ini ukuran kota tersebut telah menjadi dua kali lipat daripada ukuran yang diinginkan, menjadikannya sebagai metropolitan terpadat penduduknya di seluruh dunia. Berbagai perkiraan menyatakan bahwa 54 persen dari 16 juta penduduk Mumbai kini tinggal di permukiman kumuh dan tempat tinggal lain di dalam apartemen-apartemen murahan.

Regulasi Indeks Ruang Lantai (*Floor Space Index—FSI*) di Mumbai diperkenalkan pada tahun 1964. Regulasi ini mengatur ruang bangunan maksimum untuk setiap meter persegi bidang tanah. Di Mumbai ditetapkan 4,5. Praktik standar di kota-kota dengan lahan terbatas adalah menaikkan FSI yang diizinkan dari waktu ke waktu guna mengakomodasi pertumbuhan kota, sebagaimana di Manhattan; Singapura; Hong

Kong; Cina; dan Shanghai. Ternyata, the Municipal Corporation of Greater Mumbai menempuh jalan lain, justru menurunkan FSI yang diizinkan menjadi 1,33 pada tahun 1991. Hampir semua bangunan di Mumbai yang memiliki FSI lebih dari 4,5 dibangun sebelum tahun 1964. Dengan aturan yang masih ada hingga saat ini, bangunan-bangunan baru, termasuk bangunan-bangunan di daerah pusat bisnis, mengacu pada FSI 1,33. Sebagai konsekuensinya, rata-rata konsumsi ruang di Mumbai adalah 4 meter persegi, sedikit di bawah Shanghai yang 12 meter persegi dan jauh di bawah Moskow yang 20 meter persegi. Dan sekitar separuh dari penduduknya berjubel di pusat kota yang berjarak 2 km (lihat figur di bawah).

Sementara itu, harga perumahan yang tinggi menyedot hingga 15-20 persen pendapatan keluarga berpenghasilan rendah. Regulasi pengendalian sewa membuat 30 persen stok rumah di Mumbai tak bisa diapa-apakan, dibiarkan bobrok begitu saja sebab para tuan tanah tidak banyak melihat kesempatan untuk berinvestasi. Hak kepemilikan tanah yang lemah mengimplikasikan bahwa hanya 10 persen dari

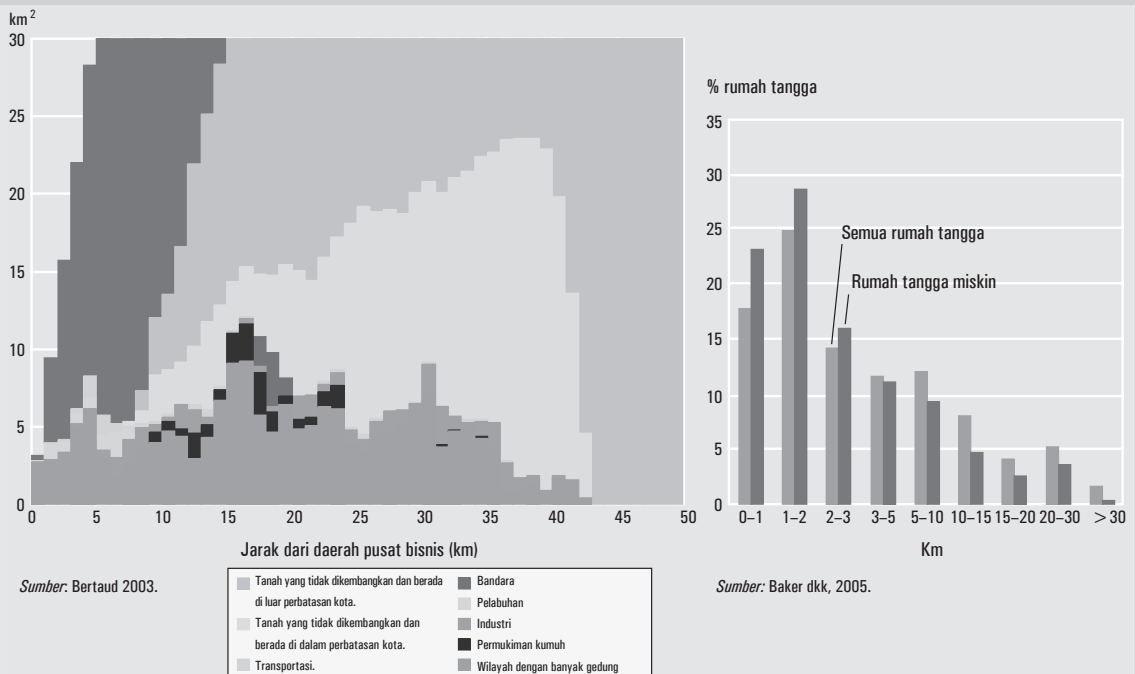
stok perumahan itu yang bersertifikat resmi, sehingga pengembangan ulang terhadap tanah-tanah yang ada menjadi terbatas. Pemerintah menyandarkan penerimaannya pada pajak pemilikan tanah dan kenaikan harga real estat, sehingga pemerintah tak punya banyak insentif untuk melawan kelompok-kelompok yang menentang pengendoran larangan ketinggian bangunan.

Akibatnya adalah lingkaran setan: kekurangan pasokan dan tingginya harga tanah. Posisi Mumbai di tabel perkumpulan “kota terbaik bagi bisnis” turun dari urutan ke-25 menjadi ke-40 antara tahun 1995 dan 1999. Ia tetap merupakan kota bisnis teratas di India—mengalahkan Chennai dan Bangalore dalam hal investasi tahun 2007 dan merupakan tujuan utama bagi para migran domestik. Tetapi seberapa cepat Mumbai mereformasi berbagai regulasinya dan membangun infrastruktur, hal itu akan menentukan ia akan tetap berada pada posisi itu.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009; Bertaud, 2003.

a. FSI adalah ratio total luas lantai dalam suatu bangunan terhadap bidang area tempat bangunan itu berdiri. Misalnya, taruhlah bahwa sebuah bangunan memakan separo bidang tanah yang berukuran 1.000 meter persegi. Bila bangunan ini memiliki 10 lantai, FSI-nya = 5.

Tanah harus digunakan dengan lebih baik di Mumbai dan penduduk tidak boleh tinggal terlampau dekat dengan tempat kerja



KOTAK 7.4. *Memperluas cakupan Kota New York*

Sistem kereta api bawah tanah (*subway*) New York telah menjadi salah satu yang paling sibuk dan paling ekstensif di dunia, melayani hampir 5 juta penumpang setiap hari dengan 26 kereta api listrik yang beroperasi di atas trek sepanjang 800 mil. Seiring pertumbuhan New York menjadi metropolitan yang lebih besar, jaringan bus dan kereta api bawah tanah meningkat. Sistem kereta api listrik di New York merupakan yang paling ekstensif di Amerika Serikat, dengan sekitar 250 stasiun dan 20 jurusan yang melayani lebih dari 150 juta komuter setiap tahunnya.^a

Transportasi publik di New York dimulai pada akhir tahun 1820-an dengan omnibus yang ditarik oleh kuda. Mobil kabel bertenaga uap pertama beroperasi pada 1883. Pada tahun 1909, trolibus listrik menggantikan kabel bertenaga uap dan selama 70 tahun trolibus ini melayani kelima distrik New York. Rel yang ditinggikan (*elevated*) pertama ("*e*") dibuka pertama kali untuk melayani penumpang pada tahun 1868. Pada 1880, sebagian besar masyarakat Manhattan tinggal 19 menit jalan kaki jauhnya dari suatu "*e*", yang mengangkut para penumpang di atas jalanan yang padat.

Pada pertengahan 1880-an, terjadi imigrasi besar-besaran ke New York. Kepadatan meningkat tajam. Sebagaimana terjadi di London, jaringan rel kereta api bawah tanah dipandang sebagai sebuah kebutuhan. Akan tetapi, harus ada kejadian besar dulu pada Maret 1888, ketika jalan-jalan sepenuhnya lumpuh, sebelum muncul kesadaran untuk membangun sistem kereta api bawah tanah. *Subway* dirancang untuk mengangkut orang dari dan ke Manhattan, sekaligus untuk menghubungkan daerah-daerah yang belum berkembang baik.

Setelah bertahun-tahun pergumulan politik, sebuah rencana untuk membangun *subway* disetujui pada 1894. Pada 1904, The Interborough Rapid Transit Company dibuka, dan mengangkut lebih dari 100.000

penumpang pada hari pertamanya. Kereta api bawah tanah, dengan kecepatan mendekati 40 mil per jam, jauh lebih cepat daripada troli (6 mil per jam) dan kereta *elevated* (12 mil per jam). Semakin banyak orang kini dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara lebih cepat.

Memperluas sistem transportasi yang mampu mengimbangi atau mengakomodasi pertumbuhan penduduk merupakan sebuah kerja keras yang tak pernah selesai. Sebagian besar sistem *subway* yang digunakan saat ini dibangun antara 1913 dan 1931; jumlah penumpangnya setiap tahun melonjak dari 500 juta pada tahun 1901 menjadi 2,5 miliar pada tahun 1929.^b Pada 1940, pemerintah kota menggabungkan tiga jalur *subway* yang saling terpisah ke dalam satu "perusahaan" milik publik, sehingga memungkinkan pendekatan yang lebih terintegrasi terhadap pembangunan transportasi.

Hasilnya adalah urbanisasi yang berorientasi luas dan berkelanjutan. Metropolitan Transportation Authority New York telah melayani wilayah seluas 5.000 mil persegi sejak 1968. Menurut sensus A.S. pada tahun 2000, Kota New York adalah satu-satunya wilayah di Amerika Serikat di mana kurang dari setengah rumah tangganya memiliki sebuah mobil—angka ini lebih rendah lagi di Manhattan, tak sampai seperempatnya—dibandingkan dengan 92 persen secara nasional. Satu dari setiap tiga pengguna kendaraan transit massal di Amerika Serikat dan dua pertiga dari penumpang kereta api tinggal di Kota New York dan daerah-daerah di sekitarnya.^c

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: a. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center, dan situs Web resmi The Port Authority of New York and New Jersey.

b. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center.

c. The New York City Transit Museum Teacher Resource Center.

relasi ekonomi juga menggabungkan kota-kota lain dalam suatu hierarki urban. Hubungan transportasi antarkota menguatkan ekonomi aglomerasi dan menghasilkan fungsi-fungsi komplementer dan khusus. Di Amerika Serikat, megapolis yang membentang dari Boston, New York, Philadelphia, dan Baltimore hingga Washington di timur laut dihubungkan oleh jalan raya dan rel kereta api (jaringan rel pengangkut pertama adalah antara Baltimore dan Washington yang dibangun pada 1827).³⁵ Jepang juga berinvestasi pada infrastruktur penghubung spasial yang menghubungkan dua aglomerasi terbesarnya, Tokyo-Yokohama dan Osaka-Kobe (lihat Kotak 7.5).

Di Korea Selatan, Seoul-Incheon (di barat laut) dan Pusan (kota terbesar kedua di ujung tenggara negeri) telah terhubung sejak tahun 1905 oleh Rel Gyeongbu, dan pada 1970 oleh 400-kilometer-lebih Jalan Raya Gyeongbu. Pada tahun 2004, kereta peluru—Kereta Ekspres Korea—menghubungkan kedua kota tersebut dengan jarak tempuh dua jam. Di Delta Sungai Mutiara—sebuah kawasan di Cina yang dipenuhi oleh pabrik dan saling terhubung oleh jalan tol—ekonomi beberapa kota saling terkait secara sangat efektif sehingga, menurut CEO sebuah pamanufaktur elektronik besar: "Dalam praktiknya, kami adalah sebuah perusahaan besar yang tersebar di seluruh penjuru kawasan ini."

Manajemen permintaan dan transportasi publik mendorong pembangunan kepadatan yang lebih tinggi. Ada banyak instrumen untuk meningkatkan mobilitas, antara lain—³⁶

- Memperbaiki opsi-opsi transportasi—misalnya, melalui manajemen transit

KOTAK 7.5. *Mendorong konsentrasi di Jepang antara 1860 dan 1980: kebijakan-kebijakan konektif spasial untuk Tokyo-Yokohama dan Osaka-Kobe*

Industri manufaktur Jepang terkonsentrasi secara spasial—sebuah tren yang dapat dilacak hingga era Meiji yang dimulai pada 1860-an. Di Tokyo, baik pabrik-pabrik milik negara maupun berbagai kompleks industri swasta terkonsentrasi di sepanjang sungai utama. Secara bertahap, bengkel-bengkel permesinan yang kecil dikumpulkan, dan industri berekspansi ke selatan mengikuti jalur rel kereta api Tokaido baru yang menghubungkan Tokyo, Yokohama, dan wilayah-wilayah lebih selatan lainnya.

Setelah Perang Dunia II, ketika ekspor Jepang ke Amerika Serikat meningkat pesat, produksi industri menjadi terkonsentrasi di kawasan industri Keihin di seputar Tokyo dan Yokohama, dan kawasan industri Hanshin di sekitar Osaka dan Kobe. Hal ini mengakibatkan kemacetan lalu lintas, kelangkaan air, serta polusi udara dan air yang parah. Pada 1962, pemerintah Jepang merespons dengan membentuk *Zenso*—Rencana Pembangunan Spasial Terintegrasi—yang secara agresif mengembangkan Lajur Industri Samudera Pasifik dengan cara menghubungkan wilayah-wilayah yang teraglomerasi antara Tokyo dan Osaka serta mendirikan berbagai kawasan industri baru di antaranya. Investasi yang dibuat mencakup kereta peluru (Shinkansen) dan kereta barang, kereta ekspres, dan pelabuhan (lihat peta kotak).

Terlepas dari investasi infrastruktur yang besar-besaran di kelompok industri baru di kawasan-kawasan yang lebih terpencil tersebut, kelompok-kelompok itu tidak mampu menarik industri keluar dari Lajur Samudera Pasifik. Meskipun terjadi relokasi industri yang masif dari pusat aglomerasi yang didera oleh kemacetan ke wilayah-wilayah industri baru, industri tetap, secara spasial, terkonsentrasi selama era pertumbuhan luar biasa pada tahun 1950-an hingga 1970-an, berkat mobilitas pekerja. Perusahaan-perusahaan yang bertahan di pusat kota memperbarui produksi mereka dari produk standar ke produk teknologi tinggi dan model baru, dengan memanfaatkan ekonomi urbanisasi yang terbangun dari beragam aktivitas ekonomi dan banyaknya tenaga kerja yang terampil dan berbakat di sana. Beberapa

perusahaan lain mempertahankan kantor pusat mereka di pusat aglomerasi agar tetap mudah untuk melakukan komunikasi langsung dengan bank, pejabat pemerintah, dan organisasi-organisasi industri besar.

Industri yang meninggalkan pusat-pusat industri tradisional untuk membentuk kelompok industri baru kebanyakan merupakan eksportir mesin dan pabrik peralatan elektronik. Mereka tetap menikmati ekonomi lokasi dari memproduksi barang-barang yang mirip dan saling terkait di wilayah yang terkonsentrasi. Lokasi mereka di sepanjang jalan raya Tomei yang menghubungkan Tokyo dan Nagoya memberi akses ke pasar yang mudah dan kedekatan dengan perusahaan-perusahaan teknologi tinggi di pusat kota.

Distribusi geografi industri selama beberapa dasawarsa tersebut mencerminkan upaya pemerintah untuk mendorong konsentrasi sembari mencegah terjadinya kemacetan dan biaya tinggi akibat meningkatnya kepadatan. Upaya-upaya ini tidak bertentangan dengan motif mencari untung dari perusahaan, alih-alih memperkuat ekonomi aglomerasi. Kebijakan pemerintah dan kekuatan pasar saling menguatkan secara spasial untuk menopang pertumbuhan ekonomi.

Kontribusi dari Keijiro Otsuka dan Megumi Muto. Sumber: Fujita dan Tabuchi 1997; Sonobe dan Otsuka 2006; Whittaker 1997; Overseas Economic Cooperation Fund 1995.

Kota-kota di Jepang yang saling terhubung oleh jalan raya dan rel kereta api memfasilitasi ekonomi aglomerasi di Tokyo-Yokohama (Keihin) dan Osaka-Kobe (Hanshin)



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

yang lebih baik yang meningkatkan pemakaian, atau memberi preferensi pada kendaraan yang punya okupansi tinggi.

- Mengelola penggunaan lahan—melalui pembangunan berorientasi transit atau pertumbuhan cerdas yang memberi preferensi pada pembangunan-pembangunan baru di sepanjang rute transportasi publik yang sudah ada.
- Meluncurkan berbagai kebijakan dan program umum—seperti manajemen transportasi angkutan dan reformasi pasar.

Mekanisme penetapan harga bisa sangat efektif dalam mengoptimalkan penggunaan mobil pribadi. Salah satu langkah yang ekstrem namun efektif adalah izin lelang untuk membeli mobil di Singapura. Tambahkan pajak mobil dan harga mobil di Singapura empat sampai lima kali harga rata-rata dunia. Amsterdam, London, dan Stockholm juga memiliki skema penarikan ongkos atas pemakaian jalan menurut waktu atau jam dan tingkat kemacetan—secara substansial mampu mengurangi jam puncak lalu lintas mobil dan emisi kendaraan. Pemasukan yang diperoleh dari penarikan ongkos tersebut cukup besar untuk direinvestasikan dalam transportasi publik. Akan tetapi, skema semacam itu membutuhkan investasi yang besar dalam teknologi untuk memastikan pengumpulan uang yang efisien.

Hal yang lebih mudah untuk diimplementasikan adalah berbagai regulasi sederhana atau rencana pengaturan lalu lintas yang mengurangi jumlah kendaraan di bagian-bagian tertentu atau keseluruhan kota. Jalan yang menuju pusat kota Teheran terlarang untuk dilalui kendaraan

apa pun. Budapest dan Buenos Aires memiliki kawasan yang diperuntukkan hanya bagi pejalan kaki di pusat kota, yang dapat dengan mudah dijangkau dengan transportasi umum. Gothenburg (Swedia) dan Bremen (Jerman) melarang mobil pribadi melalui jalan-jalan yang menghubungkan antarzona yang berbeda (“sel”), mendorong orang untuk mengambil transportasi umum. Chandigarh di India membangun jalan sepanjang sekitar 160 kilometer untuk jalur sepeda guna memudahkan lalu lintas di jalan-jalan utama.³⁷ Larangan yang paling populer adalah pembatasan penggunaan kendaraan pada hari-hari tertentu menurut nomor plat kendaraan, seperti di Athena, Bogotá, Lagos, Manila, Mexico City, Santiago, São Paulo, Seoul, dan Singapura. Langkah-langkah semacam ini terbukti lebih mudah dijalankan daripada yang diperkirakan, dan publik menerimanya dengan tangan terbuka.³⁸

Manajemen permintaan adalah cara yang paling murah untuk meningkatkan mobilitas. Akan tetapi, lalu lintas akan tetap naik meski ada kebijakan yang terbaik sekalipun, khususnya di kota-kota yang berkembang pesat. Investasi di infrastruktur transportasi publik dapat menghubungkan bagian-bagian kota yang berbeda dan menjadi pedoman bagi penggunaan lahan dan perluasan kota. Transportasi massal cepat meliputi kereta api bawah tanah, kereta api suburban, dan jalur *busway*, yang kesemuanya memiliki kapasitas dan kinerja jauh lebih baik daripada bus yang beroperasi di jalan yang tidak dipisahkan dan macet. Akan tetapi, kereta api suburban dan kereta api bawah tanah membutuhkan investasi yang sangat besar dalam modal tetapnya, sehingga jalur *busway* (plus versi mutakhirnya, “*bus rapid transit*”) lebih populer.

KOTAK 7.6. *Perubahan iklim membutuhkan bentuk perkotaan yang berbeda, bukan urbanisasi yang lebih lambat*

Urbanisasi terkait dengan industrialisasi, yang meningkatkan emisi karbon dioksida (CO₂) dan gas-gas rumah kaca yang lain. Dan, peningkatan taraf kekayaan cenderung terkait dengan konsumsi energi yang lebih tinggi, misalnya melalui motorisasi. Akan tetapi, isu perubahan iklim bukan lalu berarti bahwa urbanisasi harus diperlambat. Malahan, kepadatan ekonomi mungkin perlu didorong lebih jauh.

Data historis dari abad ke-19 meunjukkan bahwa negara-negara kaya dewasa ini mengalami peningkatan emisi karbon per kapita manakala mereka menjalani urbanisasi dan industrialisasi sepanjang abad ke-20.^a Industrialisasi, motorisasi, dan konsekuensinya juga emisi karbon di negara-negara berkembang mengikuti jalur yang sama yang dijalani oleh negara-negara maju pada tahap awal pembangunan mereka.^b Semisal, emisi karbon per kapita di Jerman naik dua kali lipat dari 0,8 metrik ton karbon pada tahun 1880 menjadi 1,6 pada tahun 1900. Di Amerika Serikat dan Inggris, emisi karbonnya adalah sekitar 2,5 pada tahun 1900. Negara-negara berkembang saat ini mempunyai rata-rata emisi yang lebih rendah ketika PDB per kapita mereka sudah setara dengan PDB per kapita dari Jerman, Inggris, dan Amerika Serikat pada 1880 dan 1900. Emisi karbon Botswana adalah 0,36 per kapita pada 1987 dan 0,57 pada 1996 (lihat gambar kotak).

Tren di sebagian besar negara berkembang menunjukkan perkembangan yang terus-menerus dalam emisi karbon baik secara per kapita maupun keseluruhan. Respons kebijakan yang baik terhadap peningkatan urbanisasi dan emisi karbon di banyak negara berkembang tersebut bukannya mencoba mencegah pertumbuhan kota. Hal ini tidak bagus atau mendukung bagi upaya untuk mendorong pertumbuhan sekaligus mengurangi kemiskinan. Alih-alih, pertumbuhan di kota—banyak di antaranya akan menjadi dua kali lebih besar dalam beberapa dasawarsa ke depan—harus dikelola untuk menciptakan wilayah urban yang jauh lebih efisien dalam hal karbon daripada banyak kota dewasa ini.

Struktur yang monosentris dan kepadatan penduduk yang tinggi cenderung mengurangi jarak dan jumlah perjalanan

yang ditempuh dengan kendaraan bermotor.^c Kota yang *compact* memakai lebih sedikit energi untuk transportasi, membutuhkan lebih sedikit lahan untuk perumahan, dan menggunakan lebih sedikit energi untuk penghangat. Beberapa kajian menemukan bahwa kepadatan penduduk yang tinggi berkorelasi secara negatif dengan emisi karbon.^d Di tingkat nasional, Swedia dan Jepang telah menggunakan insentif dan regulasi untuk mengurangi intensitas emisi dari ekonomi mereka secara besar-besaran. Di tingkat perkotaan, penekanan pada kepadatan dan pilihan yang cerdas untuk mengurangi jarak dapat membantu melakukan hal yang sama. Ini membutuhkan kebijakan pemanfaatan tanah yang mendorong *compactness* dan kebijakan transportasi yang menjadi pedoman bagi pembangunan karakteristik kota serta menyediakan transit umum yang nyaman serta efisien.^e

Atlanta dan Barcelona mengilustrasikan skenario pertumbuhan perkotaan alternatif. Keduanya memiliki jumlah penduduk yang hampir sama, 2,5 sampai 2,8 juta jiwa, namun Atlanta mempunyai kepadatan enam orang per hektar pada 1990, sementara Barcelona 176.^f Di Atlanta, jarak paling jauh antara dua tempat di dalam kota adalah 137 kilometer, dan di Barcelona, jaraknya hanya 27 kilometer. Emisi CO₂ per

kapitanya adalah 400 metrik ton di Atlanta, serta 38 di Barcelona.^g Panjang jaringan metro Atlanta 74 kilometer, tetapi hanya 4 persen dari penduduknya tinggal dalam jarak 800 meter dari stasiun metro terdekat. Jaringan metro Barcelona adalah sepanjang 99 kilometer, dan 60 persen warganya tinggal dalam jarak 600 meter dari suatu stasiun metro. Hanya 4,5 persen perjalanan dilakukan dengan sarana transportasi publik di Atlanta, namun persentasenya di Barcelona mencapai 30 persen. Bagi Atlanta, untuk mencapai aksesibilitas metro yang sama dengan Barcelona, akan dibutuhkan pembangunan rel tambahan sepanjang 3.400 kilometer dan sekitar 2.800 stasiun metro yang baru. Hal ini akan memungkinkan metro Atlanta untuk mengangkut jumlah penumpang yang sama dengan yang diangkut metro Barcelona dengan panjang rel hanya 99 kilometer dan 136 stasiun.

Kepadatan membuat perbedaan.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: a. Marland, Boden, dan Andres 2007.

b. Bank Dunia 2002, figur 2.1; Lanne dan Liski 2003, figur 1, 4, dan 5; dan data di negara berkembang dari http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems.

c. Bento, dkk. 2003.

d. Scholz 2006; Vance dan Hedel 2006; Golob dan Brownstone 2005; Ingram 1997; International Union of Public Transport.

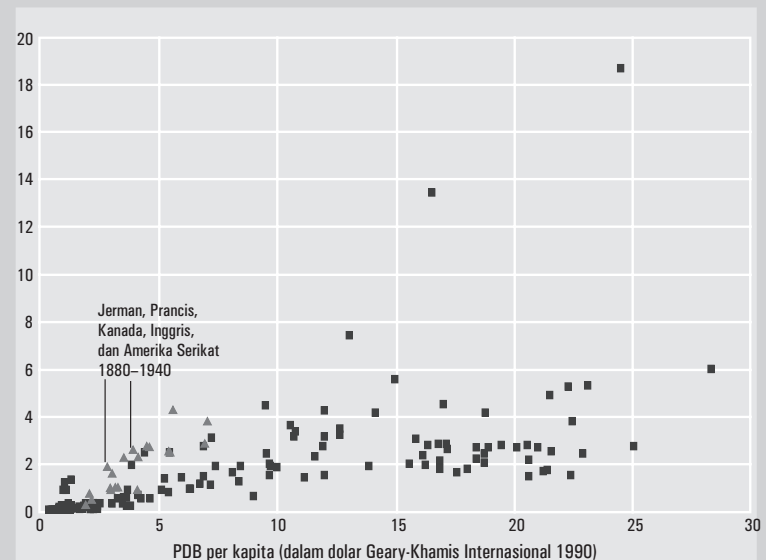
e. Bento, dkk. 2003; Scholz 2006; Vance dan Hedel 2006; Golob dan Brownstone 2005.

f. Bertaud 2004.

g. Kenworthy 2005.

Negara-negara dapat mengubah jalur energi mereka

Emisi karbon per kapita dalam metrik ton



Sumber: Data emisi karbon dunia dapat dibaca di The Oak Ridge National Laboratory, Departemen Energi A.S. di http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems; Lanne dan Liski 2003.

Busway, yang paling banyak dijumpai di kota-kota di Amerika Latin, membutuhkan biaya instalasi awal sekitar \$10 juta per kilometer. Beroperasi di Bogotá, Kolombia, dan Curitiba, Brasil, mereka kini dirancang atau dibangun di banyak kota lain. Kendaraan bertenaga penggerak listrik juga mengurangi polusi udara dan suara (seperti di São Paulo, Brasil) dan dapat diadaptasi untuk sistem jalan raya (seperti di Quito, Ekuador). Sebuah alternatif yang lebih mahal, dengan biaya yang berkisar dari \$10 juta sampai \$30 juta per kilometer, adalah kereta ringan, semacam trem modern yang melayani jarak dekat. Moda transportasi ini biasanya menjadi *feeder* bagi sistem kereta api metro lain yang lebih besar. Kota-kota yang memiliki kereta ringan, antara lain Hong Kong, Cina; Kuala Lumpur; Singapura; Sydney; dan Tunis.

Opsi transit cepat massal yang membutuhkan dana paling besar adalah sistem kereta api bawah tanah (*subway*) metropolitan, yang juga memiliki kapasitas terbesar. Biaya pembangunannya berkisar rata-rata sebesar \$100 juta per kilometer, sehingga hanya ada tak sampai 200 sistem semacam ini di seluruh dunia, kebanyakan di negara-negara industri.³⁹ Akan tetapi jumlahnya bertambah: Cina, India, dan Republica Bolivariana de Venezuela telah membangun *subway*. Ketika kota telah tumbuh dan mencapai ukuran serta kepadatan tertentu, *subway* merupakan satu-satunya moda transportasi yang mampu mengangkut orang dalam jumlah yang besar ke pusat-pusat konsentrasi pekerjaan. Keuntungan dari memungkinkan kepadatan semacam itu meliputi efisiensi dan hasil produktivitas—secara tradisional di dalam industri, dan semakin nyata dalam sektor jasa (lihat Bab 4)—tetapi

juga konsumsi energi dan tingkat polusi yang lebih rendah serta integrasi yang lebih besar, yang meningkatkan interaksi dan mendorong pemakaian transportasi nonmotor untuk jarak dekat. Kota-kota yang semacam itu kiranya membantu mengatasi isu yang terkait dengan perubahan iklim (lihat Kotak 7.6).

Transportasi publik yang baik akan mendorong pembangunan baru pada tingkat kepadatan yang lebih tinggi, yang pada gilirannya akan menghasilkan transportasi publik yang lebih berhasil lagi sembari mengurangi jarak ekonomi antartempat. Mengelola semua itu membutuhkan kesabaran dan disiplin untuk membangun dari bawah. Mendirikan dan memperkuat berbagai institusi pasar properti dan tanah—termasuk terjaminnya hak milik atas tanah, regulasi pemanfaatan lahan yang fleksibel, dan kemudahan konversi tanah—tidaklah mudah. Tetapi, tanpa komitmen terhadap institusi-institusi semacam itu dan tanpa investasi dalam infrastruktur penghubung, intervensi-intervensi yang tertarget atau terarah untuk mengatasi permukiman kumuh kemungkinan besar tidak akan berhasil.

Intervensi spasial khusus untuk mengurangi sekat-sekat sosial dan ekonomi

Untuk persoalan tiga-dimensi yang dihadapi oleh kawasan-kawasan urbanisasi lanjut, instrumen yang “buta” secara spasial dan konektif harus disertai dengan intervensi spasial khusus guna mengatasi sekat-sekat sosial dan ekonomi di dalam kota—yang paling jelas mewujud dalam bentuk kawasan kumuh. Dari pengalaman, upaya-upaya yang secara spasial terarah akan berhasil jika diaplikasikan di mana pasar tanah dan tenaga kerja berjalan cukup baik, layanan

sosial dasar bisa diakses secara luas, dan infrastruktur penghubung antara pusat kota dan periferinya bagus.

Institusi dan infrastruktur merupakan prasyarat bagi intervensi yang berhasil. Program-program untuk mengintegrasikan kawasan kumuh yang berhasil dibangun di atas landasan kebijakan yang “buta” secara spasial dan konektif secara spasial pula. **Integrasi** ini mencakup penciptaan berbagai institusi untuk mengelola pasar perumahan agar berjalan efektif, penyediaan layanan sosial dan dasar yang tanpa pandang bulu ke seluruh permukiman, dan investasi infrastruktur transportasi untuk menghubungkan wilayah-wilayah perumahan yang baru dibangun.

Pembersihan kawasan kumuh membutuhkan landasan legislatif yang jelas agar otoritas lokal memiliki kekuatan yang dibutuhkan untuk mengambil tindakan serta berbagai institusi untuk memfasilitasi konversi tanah dari lahan pertanian menjadi tempat tinggal atau tujuan-tujuan lain. Pada waktu yang sama, pembangunan daerah pinggiran kota bisa dijalankan bila tersedia fasilitas dasar dan layanan sosial yang dibarengi dengan perbaikan dalam konektivitas transportasi antara kota dan daerah-daerah di sekitarnya.

Di London, protes sosial karena kondisi yang sangat menyedihkan di kawasan-kawasan kumuh pada zaman Victoria menjadi penggerak bagi pembersihan dan perbaikan kawasan kumuh. Akan tetapi, upaya ini didahului oleh perbaikan pasar perumahan dan sistem transportasi. Akta Perumahan untuk Masyarakat Kelas Pekerja tahun 1890 memberi kekuasaan kepada otoritas lokal untuk membangun perumahan bagi masyarakat kelas pekerja dan membersihkan kawasan yang dipandang tidak sesuai untuk

perumahan. Amandemennya memberi wewenang kepada otoritas yang sama untuk mempertahankan rumah-rumah yang dibangun menurut skema pembersihan kawasan kumuh, merintis jalan bagi skema perumahan umum masa depan. Transportasi yang lebih baik juga menjadi bagian dari solusi, terbukti dari diselenggarakannya berbagai konferensi pada 1901 dengan tema “Sarana Lokomosi (Daya Penggerak) yang Membaik sebagai Langkah Pertama menuju Penyelesaian Masalah Perumahan di London”. Konferensi-konferensi tersebut menghasilkan sebuah resolusi bahwa “sistem transportasi yang lengkap yang bertitik awal di pusat-pusat urban, dan yang murah, cepat, dan berada di bawah kepemilikan dan pengelolaan kota, merupakan langkah terpenting menuju penyelesaian masalah perumahan”.⁴⁰ Para tuan tanah memahami benar bahwa kebijakan konektif mesti didahului intervensi-intervensi terarah atau tertarget.

Malahan, hubungan antara perbaikan dalam infrastruktur transportasi penghubung spasial dan solusi atas persoalan kawasan kumuh London diperjelas dalam wacana kebijakan pada waktu itu. Pada 1890, *Cheap Trains for London Workers Bill* mengusulkan diperluasnya layanan dan diatur serta ditetapkannya ongkos “kereta kaum pekerja”. Perusahaan-perusahaan kereta api swasta telah diwajibkan oleh hukum untuk memperkenalkan kereta-kereta semacam ini pada 1883, untuk menyediakan sarana transportasi yang terjangkau bagi para pekerja yang tinggal di daerah pinggiran namun mata pencahariannya berada di London kota. Dengan menurunkan ongkos transportasi, daerah pinggiran dapat dikembangkan, dan London kota sendiri berkurang kemacetannya.

Demikian juga, selama akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, pemerintah-pemerintah di seluruh Amerika Utara dan Eropa Barat menerapkan pembersihan kawasan kumuh skala luas dan melakukan penataan rumah (*re-housing*). Para tuan tanah diberi ganti rugi dan tanah-tanah yang telah dibersihkan dijual untuk dibangun kembali. Program-program ini tidak akan berhasil tanpa ekspansi yang cepat dalam infrastruktur transportasi. Sistem transportasi baru membantu “membuka” daerah pinggiran dan terpencil atau suburban suatu kota, membuat perumahan di daerah periferi suatu kota menjadi menarik baik bagi pengembang real estat maupun bagi para pekerja kota. Proses tersebut menjadi sebab dan sekaligus sebagai konsekuensinya adalah relokasi banyak industri ke daerah periferi. Hal itu sejalan dengan penyebaran layanan sosial dasar dan fasilitas rekreasional.

Kebijakan-kebijakan untuk mengintegrasikan kawasan kumuh ke dalam kota berhasil manakala institusi dan infrastruktur yang ada memadai. Setelah Perang Dunia II, Swedia mengalami proses urbanisasi yang cepat, dan penduduk Stockholm bertambah dengan pesat, dari 741.000 pada 1950 menjadi 1,39 juta pada 1980.⁴¹ Perumahan di Stockholm tidak memadai dan cenderung sudah uzur, sementara sewanya relatif tinggi bila dibandingkan dengan kebanyakan kota lain di Eropa.⁴² Untuk menanggapi, pemerintah Swedia membentuk *Royal Housing Commission* pada tahun 1945. Sebuah rencana dirumuskan untuk menghapuskan berbagai kawasan kumuh di Stockholm dan kota-kota lain serta untuk merumahkan kembali warga permukiman kumuh itu di perumahan umum yang disewakan, berupa bangunan yang dirancang dengan bagus dan

bertingkat di daerah pinggiran atau penyangga kota. Generasi pertama bangunan tempat tinggal bertingkat itu diintegrasikan dengan penyediaan sekolah, klinik kesehatan, dan berbagai fasilitas rekreasi dan belanja, serta pusat layanan lainnya. Konektivitas spasial dengan pusat kota dijamin melalui akses ke transportasi yang mudah.⁴³

Pihak yang berwenang di Swedia terus berusaha memperbaiki taraf kehidupan masyarakat perkotaan di sepanjang tahun 1960-an dan 1970-an. Dengan *Million Homes Programme*, pemerintah menetapkan tujuan untuk mengatasi masalah kemacetan dan kepadatan yang terlalu tinggi dengan membangun 100.000 tempat tinggal baru per tahun antara 1965 dan 1974, menambah sepertiga terhadap stok perumahan agregat Swedia yang tak sampai 3 juta unit.⁴⁴ Permukiman-permukiman baru tersebut dilengkapi dengan fasilitas dasar yang memadai, termasuk sekolah dan klinik, serta dihubungkan dengan berbagai tempat kerja melalui sistem lalu lintas yang terencana baik.⁴⁵

Pelajaran yang sama datang dari Amerika Serikat. Pada akhir abad ke-19, kalangan filantropis Amerika berhasil membangkitkan kesadaran masyarakat akan kesulitan hidup yang dihadapi oleh warga permukiman kumuh. Mereka mendesak disusunnya regulasi bangunan guna memastikan standar minimum dalam pembangunan tempat tinggal yang disewakan.⁴⁶ Akan tetapi, baru pada tahun 1930-an, pemerintah terlibat aktif di dalam upaya penyediaan perumahan.⁴⁷ Setelah Depresi Besar berakhir, Otoritas Perumahan Amerika Serikat dibentuk berdasarkan Akta Perumahan Wagner-Steagall 1937, yang memungkinkan pemberian pinjaman atau subsidi kepada pemerintah-pemerintah daerah untuk

membersihkan wilayah kumuh dan membangun perumahan pengganti di atasnya. Kerangka hukum yang bagus dan kokoh tersebut memungkinkan pemerintah nasional dan negara bagian, organisasi masyarakat sipil, dan pengembang swasta untuk, secara bersama-sama, mengatasi permasalahan permukiman kumuh kota. Sistem transportasi umum intrakota yang baik menghubungkan perumahan-perumahan baru tersebut dengan pusat perekonomian terdekat. Seiring dengan semakin membaiknya infrastruktur, terutama menyusul penetapan Akta Perumahan dan Pembangunan Perkotaan 1965, masyarakat kota yang lebih makmur berbondong-bondong meninggalkan kota dan menetap di daerah pinggiran.⁴⁸

Infrastruktur penghubung yang lebih baik merupakan prasyarat bagi penerapan berbagai kebijakan khusus untuk menangani persoalan permukiman kumuh. Hal ini membutuhkan waktu, namun Hong Kong dan Singapura menunjukkan bahwa semua itu bisa diselesaikan dalam hitungan puluhan tahun dan bukan ratusan tahun. Terlepas dari perbedaan dalam kecepatan, urutan kebijakan tampaknya selalu sama: berbagai kebijakan terarah untuk mengintegrasikan kawasan permukiman kumuh tidak bisa dijalankan sebelum penerapan kebijakan penghubung geografis yang benar (lihat Kotak 7.7).

Intervensi yang tertarget atau terarah mungkin harus menunggu sampai infrastruktur dan institusi menjadi lebih baik. Pengalaman negara-negara maju masih relevan untuk saat ini. Kosta Rika, Afrika Selatan, dan Singapura menunjukkan alasannya.

Selama tahun 1980-an, kombinasi pertumbuhan penduduk alamiah yang cepat, migrasi, dan berbondong-bondongnya kaum pengungsi dari berbagai negara tetangga yang sedang

dilanda perang membuat masalah kelangkaan perumahan perkotaan Kosta Rika yang sudah parah bertambah buruk. Hal ini mendorong dibentuknya Sistem Pendanaan Perumahan Nasional pada tahun 1986. Tujuannya adalah untuk menyediakan subsidi bagi keluarga-keluarga berpendapatan rendah yang ingin membeli atau membangun rumah. Keluarga-keluarga tersebut dapat memperoleh pendanaan tambahan melalui pinjaman dari berbagai institusi swasta, termasuk bank komersial, lembaga simpan pinjam, dan koperasi. Keluarga dengan pendapatan yang minimum memperoleh subsidi penuh, sedangkan keluarga yang memiliki pendapatan empat kali lipat dari nilai minimum tersebut mendapatkan akses ke subsidi dan pinjaman yang lebih rendah.⁴⁹

Subsidi perumahan Kosta Rika berhasil karena institusi dan infrastruktur penghubung spasialnya sudah mapan untuk memfasilitasi berbagai intervensi khususnya. Sejak tahun 1869, pemerintah telah menetapkan bahwa pendidikan dasar merupakan salah satu hak universal paling fundamental. Konstitusi 1949 menjamin akses yang sangat luas ke pendidikan menengah. Pemerintah Kosta Rika mengalokasikan lebih dari 20 persen anggaran belanjanya untuk sektor pendidikan setiap tahunnya, dan negara ini memiliki tingkat kemelekan huruf di atas 95 persen untuk dibanggakan. Investasi serupa di dalam sistem medis publik telah mampu menurunkan angka kematian bayi, dengan rata-rata harapan hidup 79 tahun pada waktu kelahiran.⁵⁰ Walau tingkat pendapatan jauh lebih tinggi di kawasan-kawasan tengah Kosta Rika, berbagai indikator sosial menunjukkan pemerataan di seluruh penjuru negeri.⁵¹

KOTAK 7.7. *Dipercepat, namun tetap dalam urutan yang sama: integrasi spasial di Hong Kong, Cina, abad ke-20*

Sebelum Perang Dunia II, Hong Kong, Cina, telah mengembangkan struktur administratif dan kerangka kerja legislatif untuk mengatur pasar tanahnya. Pada 1935, kesadaran yang semakin besar mengenai kondisi hidup yang sangat menyedihkan di banyak kawasan permukiman kumuh perkotaan di Hong Kong telah mendorong pembentukan sebuah Komisi Perumahan. Hal ini diikuti dengan Ordinansi Perencanaan Kota 1939, yang pada waktu selanjutnya membentuk suatu Dewan Perencanaan Kota.

Meski begitu, implementasi yang sesungguhnya dari ordinansi dan perencanaan kota di Hong Kong, Cina, harus menunggu sampai keluarnya Peraturan Perencanaan Kota tahun 1954. Baru setelah kebakaran besar yang melanda kawasan kumuh Shek Kip Mei pada tahun 1953 upaya-upaya untuk menjalankan berbagai program perumahan umum dilaksanakan secara penuh. Pada tahun 1965, Pekerjaan Pembersihan Kawasan Kumuh dibentuk. Hong Kong, Cina (kota yang penuh keterburuburuan) membutuhkan waktu 30 tahun sebelum mampu secara efektif mengatasi persoalan melalui berbagai intervensi yang terarah secara spasial. Hong Kong, Cina, pertama-tama harus mengembangkan dan menguatkan berbagai institusi yang “buta” secara spasial yang mengatur operasi pasar tanah dan perumahan, serta infrastruktur penghubung untuk memperbaiki pemakaian tanah.

Strategi penggunaan lahan dan penetapan zona Hong Kong yang pertama—“*Colony Outline Plan and*

Outline Zoning Plans”—baru disusun pada 1963. Institusi-institusi Hong Kong yang “buta” secara spasial harus disesuaikan dari waktu ke waktu seiring dengan pertumbuhan dan proses urbanisasi yang dijalani kota tersebut. Ordonansi 1939 diamandemen pada tahun 1958, 1969, dan 1974.^a Setelah membentuk dan memiliki kerangka perencanaan yang dibutuhkan, Hong Kong, Cina, menjadi lebih siap untuk mengimplementasikan berbagai kebijakan perhubungan spasial pada 1970-an. Kebijakan-kebijakan ini merupakan respons yang penting terhadap jumlah kendaraan bermotor yang naik dua kali lipat dalam satu dasawarsa dan peningkatan kemacetan sebagai akibat dari pertumbuhan ekonomi kota yang pesat sebesar sekitar 10 persen per tahun.

Institusi dan infrastruktur saling melengkapi. Dengan undang-undang perencanaan yang berfungsi baik, pemerintah mampu memperkenalkan Undang-Undang Larangan Sementara Pendirian Bangunan 1973 di Pok Fu Lam dan wilayah Mid-Levels Hong Kong, Cina. Ini, pada gilirannya, menjadi awal bagi pembangunan Kereta Api Angkut Massal, penyesuaian batas tinggi bangunan di sekitar Bandara Kai Tak, dan percepatan penyelesaian masalah kemacetan kota.

Hasilnya: kota ini kini menjadi salah satu dari lima kawasan di dunia yang paling efisien infrastrukturnya, dan tidak ada lagi kawasan kumuh di sana.^b

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Bristow 1984.
b. Cullinane 2002.

Kosta Rika memiliki institusi pengatur pasar tanah yang berfungsi dengan baik. Sistem registrasi propertinya pun sudah berjalan efektif. Malahan, lebih dari 80 persen pemilik properti mempunyai sertifikat kepemilikan yang jelas, dan tingkat keamanan legalnya pun dapat diandalkan.⁵² Ibu kota negara,

San José, terhubung dengan kota-kota provinsi besar lain dengan sistem bus yang efisien dan terjangkau, dan berbagai perusahaan bus swasta menghubungkan San José dengan kawasan-kawasan pinggiran serta penyangganya.

Dalam banyak hal, Kosta Rika merupakan model bagi negara-negara berkembang lain. Pengalaman Afrika Selatan pun layak kita simak. Ketika pemerintah pasca-Apartheid Afrika Selatan yang pertama berkuasa pada 1994, ia dihadapkan pada masalah krisis perumahan, dengan defisit yang diperkirakan sebanyak 1,5 juta unit rumah, dan kebutuhan tambahan sebanyak 170.000 unit baru per tahun. Sekitar 18 persen rumah tangga, atau 7,4 juta jiwa, tinggal di kawasan permukiman kumuh.⁵³ Kebijakan perumahan baru yang merupakan hasil dari negosiasi multipartai diimplementasikan melalui Akta Perumahan 1997, menyediakan subsidi bagi sebanyak mungkin orang untuk menyewa, membeli, membangun, dan memperbaiki rumah.

Akan tetapi, institusi dan infrastruktur penghubung yang merupakan prasyaratnya belum tersedia. Sejumlah reformasi—termasuk perubahan terhadap batas-batas pemerintah daerah, mekanisme bantuan pendanaan, dan pembuatan undang-undang perumahan—secara bersamaan diperkenalkan. Malah, Akta Perumahan membatalkan, menggabungkan, dan mengamandemen 35 undang-undang lain yang berbeda.⁵⁴ Gelombang pertama pembangunan perumahan murah di daerah pinggiran kota-kota besar tidak disertai penyediaan fasilitas dasar dan jaringan transportasi ke pusat kota (pusat perkantoran dan kerja). **Pembangunan semacam ini** tidak mampu mengatasi atau mengurangi sekat-sekat intrakota. Perubahan mutakhir dalam kebijakan

di Afrika Selatan lebih menjanjikan. Program perumahan nasional “The Breaking New Ground” berfokus pada integrasi komunitas-komunitas berpendapatan rendah melalui perbaikan dalam akses ke transportasi publik serta layanan sosial dan komersial dasar.⁵⁵

Memperbaiki institusi dan infrastruktur serta melakukan intervensi pada waktu yang sama merupakan tugas yang sangat berat bagi pemerintah mana pun, namun Singapura menunjukkan bahwa hal itu bukan mustahil (lihat Kotak 7.8). Mungkin merupakan contoh yang paling berhasil tentang bagaimana kawasan permukiman kumuh dapat dihapuskan, Singapura dalam pengertian tertentu merupakan sebuah anomali. Ia merupakan satu dari sedikit negara yang berhasil mengimplementasikan ketiga kebijakan integrasi secara bersamaan. Singapura berhasil karena ia merupakan sebuah negara dengan pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat dan pemerintahnya sungguh solid sejak tahun 1965. Fakta bahwa Singapura merupakan sebuah negara-kota pun sangat membantu, secara tidak langsung memberi pelajaran dasar: urbanisasi yang berhasil butuh aksi yang terkoordinasi di semua tataran pemerintahan.

Kebanyakan negara tidak akan mampu meniru upaya Singapura—menyatukan prioritas dan daya-upaya pemerintah pusat, provinsi, dan kota adalah hal yang sangat sulit bagi negara mana pun yang bukan sebuah negara-kota. Hal yang lebih mungkin, mereka harus melakukan usaha kebijakan mereka secara berurutan, sama dengan yang telah ditempuh Kosta Rika, dan negara-negara lain sebelumnya seperti Inggris, Swedia, dan Amerika Serikat. Afrika Selatan menunjukkan sulitnya usaha untuk mengimplementasikan ketiga kebijakan tersebut secara bersamaan.

I untuk D—sebuah instrumen kebijakan untuk setiap dimensi tantangan urbanisasi. Kebijakan mana yang diambil harus sesuai dengan tingkat urbanisasi yang ada. Urbanisasi tahap awal terutama membutuhkan penerapan kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial. Urbanisasi tingkat menengah memerlukan penambahan kebijakan penghubung spasial. Urbanisasi taraf lanjut membutuhkan keduanya serta upaya-upaya spasial yang khusus atau terarah. Jadi, keberhasilan kebijakan baru ditentukan oleh implementasi yang sukses dari kebijakan yang diintroduksi sebelumnya.

Untuk negara yang didominasi pedesaan, dengan persentase perkotaannya di bawah seperempat, portofolio tempatnya dihadapkan pada apa yang bisa diistilahkan sebagai tantangan satu dimensi—untuk memfasilitasi kepadatan (lihat Tabel 7.1). Tidak jelas di mana kepadatan ini pertama-tama akan meningkat, dan yang terbaik yang bisa dilakukan pemerintah adalah membiarkan kekuatan pasar memainkan perannya di sini. Sikap yang harus diambil, karenanya, adalah *netralitas*, dan strategi urbanisasi pemerintah terutama adalah berupa pembangunan institusi-institusi yang “buta” secara spasial. Hal itu mencakup penyediaan layanan sosial dasar, pembentukan institusi pasar serta ketertiban dan penegakan hukum, keamanan hak milik, pasar tanah yang efektif, dan kebijakan-kebijakan makroekonomi yang sehat. Regulasi harus cukup fleksibel untuk memfasilitasi alih guna lahan yang efisien, dan standar pendirian bangunan harus dijalankan tanpa lalu menjadi terlalu ketat atau restriktif. Inilah yang harus diingat oleh negara-negara dengan tingkat pendapatan yang rendah dan tingkat urbanisasi yang juga rendah.

KOTAK 7.8. *Singapura: dari kawasan kumuh menjadi kota dunia*

Ketika merdeka pada tahun 1965, 70 persen rumah tangga di Singapura tinggal di dalam kondisi yang sangat menyedihkan, dan sepertiga warganya harus berdesak-desakan dalam rumah-rumah yang sempit. Tingkat penganggurannya mencapai 14 persen, PDB per kapitanya di bawah \$2.700, dan setengah penduduknya buta huruf. Turunnya angka kematian dan migrasi dari Semenanjung Malaka berakibat pada pertumbuhan penduduk yang cepat, semakin memperparah masalah perumahan dan pengangguran yang sudah ada: 600.000 unit rumah baru dibutuhkan, dan pihak swasta hanya mampu menyediakan tak sampai 60.000. Berikut adalah sebuah laporan dari seorang pengunjung yang datang ke Singapura pada waktu itu:^a

Jalanan biasanya dipenuhi oleh kios kaki lima dan sampah. Jemuran bergantung dari tiang yang dijulurkan melalui jendela di atas kami—persis seperti Shanghai lama. Inilah Singapura, pada awal 1970-an. Kami semua merasa sangat tertekan saat itu—kami tidak ingin tinggal di sini. Dari tahun 1871 sampai 1931, warga Cina kota tersebut naik dari 100.000 menjadi 500.000. Pada 1960, diperkirakan terdapat lebih dari 500.000 orang Cina tinggal dalam kondisi yang serupa dengan kawasan kumuh—di dalam rumah. Dilengkapi dengan hanya satu dapur dan satu kamar mandi, ruko-ruko dirancang untuk didiami oleh paling banyak dua keluarga besar. Setelah dibagi-bagi ke dalam banyak sekali kamar, rumah semacam itu bisa menampung hingga 50 jiwa.

Saat ini, tak sampai 40 tahun kemudian, permukiman kumuh Singapura telah hilang. Hal yang menggantikannya adalah salah satu kota yang paling

bersih dan paling nyaman di dunia. Rahasianya? Pertama, reformasi institusional membuat pemerintah diakui akuntabilitasnya. Kemudian, pemerintah menjadi penyedia utama infrastruktur dan layanan. Kelangkaan tanah membuat perencanaan yang baik sebagai sebuah keharusan. Rencana jangka panjang dibuat, diimplementasikan, dan diperbarui. Akhirnya, otoritas perumahan (HDB) diberi mandat untuk melaksanakan program besar-besaran guna membersihkan kawasan kumuh, membangun rumah, serta memperbarui tata kota. Perumahan umum dijadikan bagian yang integral dari rencana pembangunan keseluruhan. Ketika program tersebut sedang gencargencarnya dilaksanakan, HDB mampu membangun satu flat baru setiap delapan menit. Dari seluruh penduduk Singapura, 86 persen kini tinggal di unit-unit yang dibangun secara publik. Sebagian besarnya memiliki flat mereka sendiri, dibantu oleh pendanaan perumahan khusus dari Dana Providen Pekerja, sebuah skema dana pensiun wajib. Lahan untuk sektor jasa disediakan. Melalui akta amalgamasi lahan, pemerintah menguasai hampir sepertiga dari seluruh lahan kota. Para pemukim kawasan kumuh direlokasi ke perumahan umum.

Untuk sebuah negara-kota di kawasan yang miskin, bukanlah suatu pelebih-lebihan untuk mengatakan bahwa urbanisasi yang efektiflah yang memberi tingkat pertumbuhan rata-rata 8 persen per tahun sepanjang 1970-an dan 1980-an. Hal yang dibutuhkan adalah paduan antara institusi pasar dan penyediaan layanan sosial, investasi strategis dalam infrastruktur, dan perumahan yang lebih baik untuk warga penghuni kawasan kumuh.

Sumber: Yuen 2004, Yusuf dan Nabeshima 2006. a. Cockrem 2007.

berbagai kebijakan yang eksplisit secara spasial.

Untuk negara yang mengalami proses urbanisasi yang cepat dengan persentase urban antara seperempat dan tiga perempat, manajemen portofolio tempatnya terutama dihadapkan pada tantangan dua dimensi—membangun kepadatan dan mengurangi jarak ke kepadatan. Tantangan dua dimensi tersebut membutuhkan dua respons yang berbeda: melanjutkan pembangunan institusi-institusi yang “buta” secara spasial dan berinvestasi pada infrastruktur penghubung spasial untuk mengatasi kemacetan yang bila tidak ditangani kiranya akan mengurangi hasil *efisiensi* yang diperoleh dari “lokalisasi ekonomi”. (lihat Bab 4).

Untuk negara-negara yang sangat urban dengan persentase urban di atas 75 persen, urbanisasi seharusnya menekankan kelangsungan hidup, kreativitas, dan integrasi sosial perkotaan—hasil-hasil dari “ekonomi urbanisasi”. Negara-negara ini menghadapi tantangan tiga dimensi—membangun kepadatan, mengurangi jarak, dan menghapus sekat-sekat. Tentu saja, geografi ekonomi mereka beragam: portofolio tempat mereka terdiri atas beberapa wilayah satu dimensi, beberapa kawasan yang masih menghadapi tantangan dua dimensi, dan beberapa yang lain menghadapi tantangan tiga dimensi. Kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial dan bersifat konektif masih terus memfasilitasi ekonomi aglomerasi, tetapi kini berbagai kebijakan ini juga menjadi prasyarat bagi keberhasilan intervensi yang dimaksudkan untuk mengurangi sekat-sekat dalam-kota.

Kerangka kerja aksi

Wilayah-wilayah dengan kepadatan yang rendah harus membangun kepadatan

Mereka tidak boleh membuat semua itu menjadi semakin berat dengan mencoba

Tabel 7.1 Sebuah instrumen per dimensi—sebuah kerangka kerja sederhana untuk kebijakan urbanisasi

	Wilayah		
	Urbanisasi awal	Urbanisasi menengah	Urbanisasi lanjut
Persentase urban Contoh	Kurang dari 25 persen Kampong Speu, Kamboja; Lindi, Tanzania	Sekitar 50 persen Chengdu, Cina; Hyderabad, India	Lebih dari 75 persen Kairo Besar, Republik Arab Mesir; Rio de Janiero, Brasil
Dimensi tantangan kebijakan	1-D Membangun kepadatan	2-D Membangun kepadatan, mengurangi jarak	3-D Membangun kepadatan, mengurangi jarak, menghapuskan divisi
Instrumen untuk integrasi			
Institusi	Hak atas tanah; pendidikan dasar, kesehatan, dan air bersih serta sanitasi	Regulasi penggunaan lahan; penyediaan layanan dasar dan sosial universal	Regulasi penggunaan lahan dan pajak tanah; penyediaan layanan dasar dan sosial universal
Infrastruktur		Infrastruktur transportasi	Infrastruktur transportasi; manajemen kebutuhan
Intervensi			Pembangunan wilayah kumuh; program khusus untuk mengurangi tingkat kejahatan

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

ekonomi melalui transformasi desa-kota dan hubungan yang lebih erat antara desa dan kota. Wilayah-wilayah yang mengalami proses urbanisasi yang cepat mesti memastikan bahwa hasil produktivitas dari kepadatan ekonomi itu tidak dirongrong oleh kemacetan. Wilayah yang sudah sangat urban (lanjut) harus berfokus pada kelangsungan hidup dengan cara mendorong integrasi sosial dan hasil dari konsentrasi ekonomi. Prioritas di tingkat nasional pun mesti disesuaikan dengan keunggulan dari satu atau lebih tipe-tipe area ini.

Yang mengalami urbanisasi tahap awal (wilayah satu dimensi): institusi-institusi untuk mendorong transformasi desa-kota yang lebih efisien

Negara-negara berkembang yang ada dewasa ini menunjukkan bahwa keberhasilan tidak selalu membutuhkan berbagai kebijakan spasial yang eksplisit sebagai batu landasan bagi urbanisasi yang berhasil. Bagi wilayah-wilayah yang baru mengalami urbanisasi, prioritas kebijakannya tetap pada penyediaan

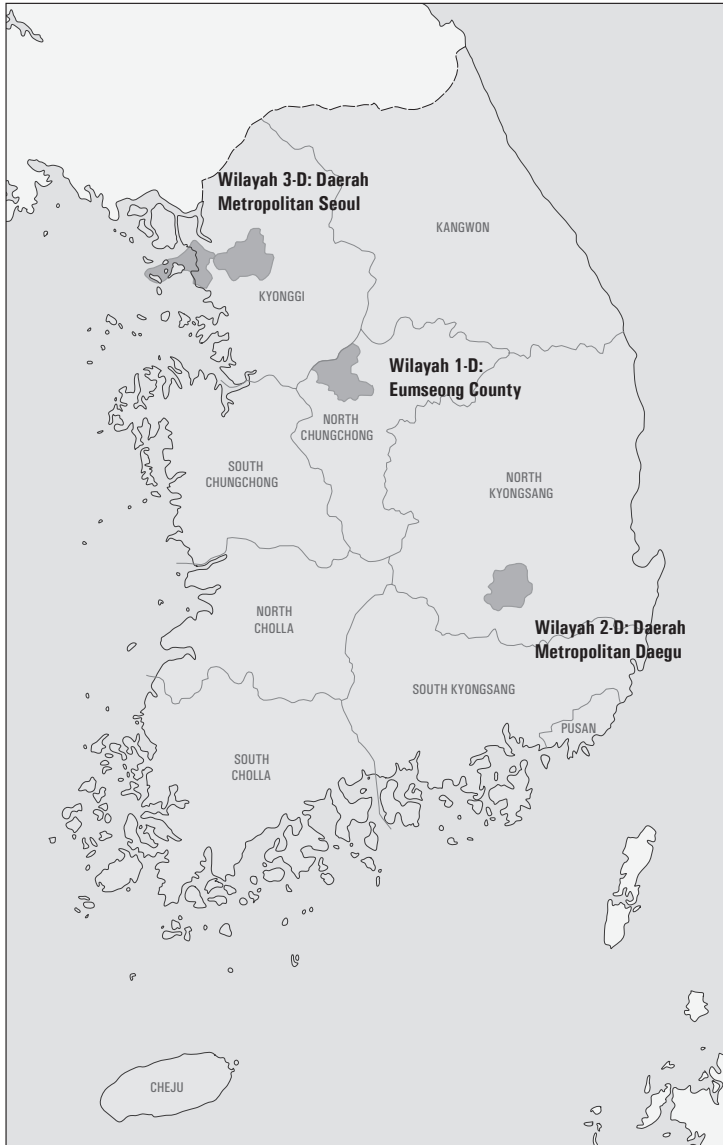
layanan sosial dasar dan perbaikan pasar tanah.

Penekanan pada layanan sosial.

Pada tahun 1960, Korea Selatan memiliki PDB per kapita yang besarnya kurang-lebih setara dengan Benin, Kamboja, atau Tajikistan. Sejak saat itu, negara ini telah bertransformasi menjadi sebuah negara industri terkemuka.⁵⁶ Sebagaimana ditunjukkan oleh fakta yang distilasi di Bab 1, transformasi sektoral Korea Selatan dibarengi oleh transformasi spasial yang sama radikalnya. Pada 1960, sekitar 75 persen dari warga Korea Selatan tinggal di wilayah pedesaan. Pada 1990, negara itu 75 persen wilayahnya merupakan perkotaan, dan saat ini persentase perkotaan terhadap penduduknya telah lebih dari 80 persen.⁵⁷

Institusi-institusi untuk memastikan ketersediaan layanan sosial dasar universal telah membantu negara itu meletakkan landasan bagi urbanisasi yang cepat dan berhasil. Pada tahun 1960, proporsi penduduk berusia 15 tahun ke atas yang tidak pernah mengenyam bangku sekolah adalah 36 persen, dan menjelang 1980, ketika

Peta 7.1. Korea Selatan—tiga wilayah dengan tahap-tahap urbanisasi yang berbeda



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

negara tersebut telah memasuki tahap urbanisasi menengah, proporsi ini turun menjadi di bawah 15 persen. Menjelang tahun 2000, beberapa tahun setelah ia masuk ke tahap urbanisasi lanjut, proporsi tersebut menjadi di bawah 5 persen. Lamanya masa sekolah rata-rata angkatan kerjanya telah meningkat dari lima tahun pada 1960 menjadi sembilan tahun pada 1980, serta lebih dari 12 tahun pada 2000.⁵⁸ Kisah yang sama

terjadi untuk sektor kesehatan. Pada 1980, hanya 4 persen dari anak-anak di Korea Selatan mendapat imunisasi cacar. Pada 1989, 95 persennya diimunisasi. Di tahun 2006, hanya satu dari setiap 100 anak tidak mendapat imunisasi.

Penyediaan layanan pendidikan dan kesehatan universal telah menjadi prioritas dari fleksibilitas alih guna lahan.⁵⁹ Secara khusus, pemerintah Korea Selatan telah menunjukkan kemauan untuk mengonversi lahan pertanian untuk tujuan industri. Pemerintah pusat juga telah mendorong pemerintah daerah untuk terus melakukan konversi lahan pertanian melalui pembentukan kompleks-kompleks industri yang lebih kecil dan terlokalisasi.

Walaupun memang ada beberapa wilayah yang tertinggal dalam proses urbanisasi di Korea Selatan tersebut, tidak ada satu pun yang tidak diuntungkan olehnya. Sebagai misal, Eumseong County, sebuah daerah yang didominasi sektor pertanian di Provinsi Chungcheongbukdo (lihat Peta 7.1). Ketika Korea Selatan menjalani proses industrialisasi dan urbanisasi, warga *county* tersebut banyak yang keluar. Pada 1968, penduduknya lebih dari 120.000 jiwa tetapi pada 1990, jumlah tersebut turun menjadi di bawah 75.000. Namun, meskipun warga Eumseong melihat bahwa banyak tetangga mereka pindah ke kota-kota besar di Korea Selatan, mereka toh juga mendapatkan fasilitas kesehatan dan pendidikan yang lebih baik. Antara 1969 dan 1990, guru sekolah menengah pertama dan atas di *county* Eumseong naik tiga lipat dari 1.000 menjadi 3.000 orang. Jumlah rumah sakit per satu juta penduduk di Provinsi Chungcheongbukdo naik dua kali lipat dari 400 pada tahun 1980 menjadi 800 pada tahun 1990, sementara tingkat pasokan air bersih meningkat dari di

bawah 30 persen menjadi hampir 60 persen. Walaupun orang meninggalkan Eumseong, pemerintah Korea tidak lalu mengabaikan *county* tersebut—malahan, ia terus menekankan penyediaan layanan dasar dan sosial untuk umum.

Korea Selatan bukanlah satu-satunya perekonomian yang berhasil yang dapat menjadi bukti kerangka kerja aksi. Selama dua dasawarsa terakhir, Cina telah secara bertahap membangun institusi untuk memperbaiki proses urbanisasinya. Suatu pasar tanah urban sudah tercipta, dan regulasi yang menjadi standar pengaturan hak guna tanah telah ditetapkan.⁶⁰ Pada tahun 1980-an, peraturan perencanaan kota bertujuan mengontrol besarnya kota, tetapi rencana pembangunan lima tahun yang kesepuluh (2001–2005) justru memilih untuk memberi tekanan pada pembangunan sinergis antara kota-kota besar, sedang, dan kecil di Cina. Sistem registrasi keluarga, yang selama bertahun-tahun melarang orang-orang desa untuk bermigrasi ke wilayah perkotaan, telah direformasi, dan rencana pembangunan lima tahun yang kesebelas (2006–2010) bertujuan untuk secara lebih jauh memperkuat institusi-institusi pasar tanah.

Dilatarbelakangi kenyataan ini, prospek urbanisasi wilayah-wilayah satu dimensi di Cina jadi lebih baik. Ambil sebagai contoh Provinsi Guizhou. Terletak di Cina barat daya, dan didiami oleh hampir 40 juta warga, Guizhou jauh tertinggal dari provinsi-provinsi pesisir (lihat Peta 7.2). PDB per kapitanya pada 2005 hanya 34 persen dari rata-rata Cina,⁶¹ di mana hampir 75 persen penduduknya dapat diklasifikasikan sebagai masyarakat pedesaan. Tantangan yang dihadapi Guizho adalah membangun kepadatan yang memungkinkan ekonomi aglomerasi.

Rencana pembangunan lima tahun kesebelasnya (2006–2010) berusaha mewujudkan persentase urban sebesar 35 persen dengan fokus utama di kota terbesar dari wilayah tersebut, Guiyang. Dengan membaiknya institusi-institusi yang “buta” secara spasial di Cina saat ini, tujuan ini tampak lebih realistis daripada jika ditetapkan dua dasawarsa yang lalu.

Penetapan dan penegakan hak-hak atas tanah. Provinsi Kampong Speu di Kamboja, sekitar 100 kilometer barat daya Phnom Penh, memiliki luas tanah sekitar 7.000 kilometer persegi serta didiami oleh kurang-lebih 700.000 warga, 10 persennya urban atau tinggal di perkotaan. Beberapa kota kecil menjadi pasar bagi produk-produk pertanian dari daerah Mohasaing, Ou, Traeng Trayeung, dan semacamnya. Banyak warga desa merupakan pihak yang diuntungkan oleh registrasi dan penyertifikatan tanah yang dimulai pada tahun 2000. Tujuannya adalah untuk memberi rasa aman pada penyewa tanah dan kepastian dalam pasar tanah, merumuskan kebijakan bagi administrasi dan manajemen tanah, mengembangkan instrumen dan mekanisme hukum untuk menyelesaikan sengketa tanah, dan menetapkan satu sistem registrasi tanah nasional. Hasilnya adalah rasa aman yang lebih terjamin—mendorong pada transaksi yang lebih mudah, nilai tanah yang lebih tinggi, dan investasi tanah yang lebih baik—serta mobilitas ke wilayah perkotaan yang lebih besar.

Kampong Speu mengilustrasikan persoalan-persoalan penting yang harus dihadapi wilayah yang sedang menjalani proses urbanisasi tahap awal. Kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial untuk mendorong integrasi desa-kota harus menjadi fokus strategi pemerintah: memperbaiki pasar tanah dan hak atas

Peta 7.2. Cina—tiga wilayah dengan tahap urbanisasi yang berbeda



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

properti, memperbaiki layanan sosial di desa dan di kota, dan mendorong struktur pemerintahan yang berorientasi luas di kota-kota kecil maupun besar (Kotak 7.9 mendiskusikan pentingnya sertifikasi tanah di Kamboja dan Vietnam).

Kepemilikan tanah yang lebih terjamin mendorong investasi yang lebih besar pada tanah dan tempat tinggal, memperbaiki kemampuan untuk mentransfer tanah, dan meningkatkan akses ke kredit. Cina, Pakistan, dan Vietnam menegaskan pentingnya investasi di wilayah-wilayah berkepadatan rendah. Para petani mengerahkan lebih banyak tenaga kerja dan input di lahan

yang dipunyainya daripada di lahan sewaan. Mereka juga menggunakan tanah sebagai jaminan untuk aktivitas-aktivitas baru serta diuntungkan oleh kenaikan harga tanah. Di India, harga lahan bersertifikat rata-rata 15 persen lebih tinggi daripada tanah yang tidak bersertifikat. Di Filipina, harga rumah yang dibangun di atas tanah yang bersertifikat 58 persen lebih tinggi daripada rumah di atas tanah yang tidak bersertifikat, sedangkan di Jakarta harganya 73 persen lebih tinggi.⁶²

Meski jelas-jelas menguntungkan, lebih dari 50 persen penduduk periurban di Afrika dan lebih dari 40 persen di Asia tinggal di atas tanah yang belum resmi bersertifikat. Di banyak negara, hal itu disebabkan oleh masalah politik dan adat. Di Afrika, di mana institusi adat menguasai 90 hingga 98 persen lahan yang ada, kebijakan untuk memformalkan kepemilikan tanah harus dimulai dari sistem adat tersebut dan secara bertahap ditambahkan fitur-fitur modern ke dalamnya. Begitu hak yang diakui oleh komunitas diperoleh di Benin, Ghana, Mozambik, dan Namibia, orang bisa mengajukan sertifikasi tanah dan mendapat registrasi penuh, dan keduanya dapat dipakai untuk memperoleh kredit.

Memperbaiki administrasi pertanahan. Asia Tengah dan Eropa Timur memiliki pengalaman yang paling sistematis dalam menangani administrasi tanah dari negara-negara Eropa Tengah dengan pasar tanah tradisional, ke negara-negara Asia Tengah di mana pasar tanahnya tidak ada. Selama transisi dari sistem terpusat ke pasar, negara-negara tersebut berusaha untuk membangun kembali ekuitas dalam hak atas tanah dan properti, memperdalam pasar tanah dan modal, serta memperbaiki fungsi-fungsi publik seperti pajak tanah, perencanaan,

KOTAK 7.9. *Sertifikasi tanah bagi transformasi desa-kota yang berkelanjutan***“Tanda terima aplikasi” di Kamboja**

Kamboja tengah meresmikan kepemilikan tanah dengan distribusi sertifikat tanah. Hasil langsungnya adalah produktivitas yang lebih tinggi serta nilai tanah yang naik.^a Meskipun pengadilan dan institusi-institusi resmi lain yang bertugas menyelesaikan sengketa tanah lambat kerjanya, dokumen hak milik tanah yang resmi memiliki otoritas besar di sebagian komunitas pedesaan. Jika pemilik tanah memiliki sertifikat asli atas tanah yang disengketakan, posisinya jauh lebih kuat, bahkan bila sengketa tersebut hendak diselesaikan secara informal.

Pada tahun 1989, penggunaan lahan pribadi dalam pertanian dikodifikasi oleh undang-undang.^b Masyarakat pedesaan didorong untuk mengajukan pendaftaran bagi sertifikat kepemilikan tanah, dan aplikasi yang masuk adalah untuk 4 juta lahan. Oleh karena terbatasnya kapasitas administratif dan kemampuan pemerintah, hanya setengah juta sertifikat yang akhirnya didistribusikan.^c Akan tetapi, orang-orang yang mengajukan aplikasi mendapatkan “tanda terima pendaftaran”, dan dokumen ini sering kali dapat berfungsi sebagai sertifikat resmi.^d

Pandangan ini didukung oleh undang-undang pertanahan tahun 1992, yang menetapkan bahwa tanda terima aplikasi merupakan klaim yang sah atas bidang tanah yang dimaksud. Pada tahun 2004, pemerintah meluncurkan program manajemen pertanahan yang komprehensif, dan salah satu komponen sentralnya adalah skema sertifikasi tanah yang sistematis. Di akhir tahun 2005, sekitar 457.000 bidang telah teregistrasi melalui program ini, dan 166.000 sertifikat telah dibagikan.^e

“Buku merah” di Vietnam

Pada tahun 1981, Vietnam menganut sistem yang mirip dengan “sistem tanggung jawab keluarga” di Cina, di mana pemegang hak guna tanah diberi hak untuk menyimpan surplus produksi di atas suatu kota yang tetap. Pada tahun 1988, beberapa hak properti pribadi atas tanah pertanian dialihkan ke keluarga-keluarga petani. Dalam undang-undang pertanahan tahun 1993, distribusi sertifikat penggunaan lahan—dikenal sebagai “buku merah”—diwajibkan. Buku merah memberi hak kepada pemegangnya untuk menjual, menyewakan, menghipotekkan, dan

menghibahkan tanah. Demikianlah, gagasan pasar tanah secara resmi diwujudkan.

Buku merah meningkatkan aktivitas pasar tanah, dan aktivitas ini mendongkrak produktivitas pertanian dengan cara mentransfer lahan ke para pengguna yang paling produktif, mengurangi inefisiensi.^f Liberalisasi pasar tanah diikuti oleh mobilitas yang meningkat manakala keluarga-keluarga menjual tanah mereka untuk mengejar peluang ekonomi dalam sektor tenaga kerja upahan.^g Jadi, pasar tanah yang lebih cair telah memfasilitasi pergeseran yang terus berlangsung hingga kini di Vietnam dari suatu perekonomian yang didominasi pertanian ke perekonomian yang lebih beragam dan urban. Ini menjadi bagian yang penting dari strategi yang menghasilkan pengurangan kemiskinan yang paling mengesankan dalam sejarah mutakhir negara-negara di dunia.^h

Kontribusi dari Thomas Markusen.

a. Markusen akan terbit; Bank Dunia 2003b. b. Boreak 2000. c. Sophal, Saravi, dan Acharya 2001. d. Sovannarith dkk. 2001. e. Deutsch 2006. f. Deininger dan Jim 2003; Ravallion dan van de Walle 2006b. g. Ravallion dan De Walle 2006a. h. Bank Dunia 2003b.

dan manajemen aset. Kini, mereka harus memperbaiki mekanisme untuk registrasi, validasi, dan transaksi (lihat Kotak 7.10).

Membangun mekanisme untuk mengelola tata guna tanah dan konversi bukan hal yang mudah. Beberapa negara khawatir bahwa alih guna atau konversi lahan dapat merugikan produksi dan ketahanan pangan (Cina dan Republik Arab Mesir). Banyak yang lain terhambat oleh bentuk-bentuk kepemilikan tanah tradisional, seperti sistem komunal di Afrika dan *ejido* di Meksiko. Dalam kasus-kasus di mana kepemilikan sah atas tanah tidak jelas, konversi lahan cenderung menguntungkan negara dan pengembang serta merugikan petani dan masyarakat pedesaan yang secara

tradisional memiliki atau menggarap lahan tersebut.

Di Meksiko, sistem kepemilikan tanah komunal yang tradisional telah mengalami perubahan sehingga memungkinkan transaksi tanah. Setelah revolusi 1917, Meksiko mendistribusikan lebih dari 100 juta hektar, atau 50 persen dari lahan garapan, dari para petani besar ke kaum *ejido*, komunitas-komunitas pedesaan yang diorganisasi menurut struktur sosial asli prakolonial. Akan tetapi, redistribusi tersebut mengabaikan hak kepemilikan tanah, dan persyaratan bahwa tanah harus digarap sendiri menghambat pasar sewa. Pada tahun 1991, sistem itu memberi kebebasan lebih besar kepada kaum *ejido* untuk menjual dan menyewakan tanah. Dari

KOTAK 7.10. *Pasar tanah dalam transisi*

Langkah pertama di Eropa Timur dan Asia Tengah adalah memulihkan hak properti, memprivatisasi aset-aset milik negara, dan mendorong ekuitas dalam perumahan. Selanjutnya, mereka membangun kembali sistem administrasi untuk *cadastre* (pengukuran) dan disusul dengan registrasi. Pencatatan yang baik dibutuhkan untuk merangsang pasar real estat dan mengurus alokasi dan konsolidasi lahan. Infrastruktur informasi, kapasitas institusional, dan basis data menjadi fokusnya. Beberapa negara kini tengah memasuki tahap ketiga dan mengumpulkan pajak properti, mengelola lahan publik, serta mengeluarkan izin pendirian bangunan.

Beberapa pelajaran:

- Mereformasi sistem hukum dan institusional yang disfungsi seperti di Amerika Latin, kiranya lebih sulit daripada menciptakan yang baru (Republik Kyrgyzstan, Georgia).
- Satu agensi tunggal diberi tanggung jawab untuk registrasi dan *cadastre*.

Hal yang lebih efisien, suatu sistem gabungan lebih mudah untuk alasan kemandirian finansial.

- Seorang pahlawan atau pejuang lokal dibutuhkan, sebaiknya bukan peneliti atau pengacara. Para pendorong perubahan yang antusias sangat penting di Moldova dan Republik Ceko. Pejabat yang kompeten di Federasi Rusia, Serbia, dan Turki dibutuhkan untuk merancang dan mengimplementasikan sistem-sistem baru. Registrasi yang sistematis tidak penting karena pencatatan tanah yang baik sudah ada sebelum sosialisme, dan hanya ada sedikit transaksi selama periode sosialis.
- Sistem yang solid dengan aplikasi berbasis Web untuk menekan biaya transaksi pengguna dan peluang untuk korupsi, dapat diperbarui secara mandiri.

Kontribusi dari Cora Shaw dan Gavin P. Adlington.

150.000 hektar yang digunakan untuk pengembangan urban antara 1995 dan 2000, lebih dari dua pertiganya berasal dari *ejido*. Pendapatan nonpertanian para petani pun naik 45 persen. (Kotak 7.11 mempresentasikan contoh yang menjanjikan.)

Urbanisasi menengah (wilayah dua dimensi): institusi dan infrastruktur untuk meningkatkan kepadatan dan mengurangi kemacetan

Wilayah-wilayah yang mengalami urbanisasi secara cepat bisa mengharapkan terus masuknya kaum migran dan meningkatnya kemacetan. Prioritasnya di sini adalah menyediakan layanan sosial bagi masyarakat pedesaan dan perkotaan, memastikan bahwa pasar tanah cukup lancar, dan berinvestasi

pada infrastruktur di seputar pusat kota yang terus berkembang.

Memperluas yurisdiksi administratif untuk mengoordinasi investasi infrastruktur.

Di antara banyak kota yang mampu menyerap migran pedesaan di Korea Selatan adalah Seoul dan Daegu. Pada mulanya, kedua kota ini mampu menjalani urbanisasi dengan kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial, tetapi dengan segera mereka juga dihadapkan pada masalah kemacetan, yang membutuhkan kebijakan penghubung spasial. Malahan, “kepadatan” perumahan di Seoul telah menjadi sebuah persoalan yang besar pada tahun 1960 ketika wilayah itu menjalani urbanisasi tahap menengah dan menerima begitu banyak pendatang dari luar negeri menyusul kemerdekaan negara itu dari Jepang dan dari wilayah-wilayah lain di Korea Selatan. Untuk membantu mengatasi masalah ini, wilayah Gangnam, di sebelah selatan Sungai Han, dimasukkan ke dalam wilayah Seoul pada tahun 1963, dan Program Pembangunan Gangnam pun dimulai. Program ini melibatkan berbagai proyek infrastruktur penghubung spasial yang berlangsung selama 30 tahun, termasuk beberapa jembatan yang membentang di atas Sungai Han dan jalur *ringroad* bawah tanah sepanjang 54,2 kilometer yang menghubungkan Gangnam dengan pusat Seoul.

Cerita Daegu mirip. Antara 1950 dan 1990, penduduk Daegu meningkat enam kali lipat, dari 355.000 menjadi hampir 2 juta jiwa,⁶³ terutama karena industri tekstilnya yang berkembang pesat telah menarik kaum migran dari pedesaan yang ingin mencari penghidupan yang lebih baik. Respons kebijakannya adalah mengintegrasikan Daegu dan daerah-daerah penyangganya dengan

KOTAK 7.11. *Memperkuat institusi pasar tanah untuk integrasi desa-kota***Pengelolaan lahan di daerah pinggiran Douala—Proyek Mbanga-Japoma Kamerun**

Mbanga-Japoma, sebuah proyek pengelolaan lahan di Douala, Kamerun, menyediakan jasa tanah dengan harga yang terjangkau serta mengawinkan praktik-praktik pembangunan adat dan praktik-praktik pembangunan resmi. Fase pertama, yang mencakup 160 hektar lahan di tanah yang terletak 30 kilometer dari pusat kota, mulai sebagai sebuah kemitraan antara institusi publik, investor swasta formal, dan para pemilik hak ulayat. Kemitraan tersebut mengembangkan wilayah itu dengan layanan infrastruktur primer dan sekunder (jalan, air bersih, pembuangan, drainase, listrik), mengavling lahan dengan ukuran antara 1 dan 8 hektar. Pihak pengembang mengembalikan 45 persen tanah kepada pemilik ulayatnya, dan menerima yang 55 persen sisanya. Kavling-kavling tersebut kemudian dipecah lagi dan dijual, entah oleh pengembang atau pemilik ulayat. Biaya akhir dari jasa pengavlingan tanah tersebut jauh lebih rendah daripada yang bisa disediakan oleh sektor swasta formal.

Walaupun ada persoalan mengenai apakah membeli tanah kavlingan semacam itu memenuhi syarat atau tidak, pendekatan ini menyediakan perspektif baru bagi kemitraan dalam mengelola tata guna tanah desa-kota dan di sekitar kota-kota besar di Afrika Sub-Sahara.

Hak tanah sekunder dan pertanian di Mali tengah

Hak tanah sekunder—termasuk sistem bagi hasil, sewa garap, dan peminjaman lahan menurut cara adat—sering kali dilihat sebagai suatu praktik yang eksploitatif sebab tidak memberikan hak permanen kepada penggunaannya. Namun, dalam beberapa kasus praktik ini menguntungkan baik bagi pemilik hak tanah primer maupun

sekunder. Di desa Baguinéda, di Mali tengah, hak sekunder memungkinkan para petani gurem untuk menyewa pekerja migran sebagai pertukaran untuk mendapatkan hak menggarap lahan sementara waktu. Sistem ini sangat terstruktur, dengan hari-hari tertentu yang dikhususkan bagi para pekerja dan lain-lain yang bekerja di lahan pinjaman. Hampir seluruh penyewaan tanah di pedesaan dilakukan menurut sistem adat, yang dikontrol oleh tua-tua desa, memungkinkan alokasi hak sekunder. Permintaan yang besar dari pasar perkotaan terdekat akan produk-produk hortikultura membuat pertanian, bahkan di lahan yang sempit sekalipun, menguntungkan dan karenanya sangat menarik bagi para migran.

Administrasi yang berorientasi luas—kota-kota yang terintegrasi di Korea Selatan

Korea Selatan mengembangkan kota yang terintegrasi untuk menjawab kekurangan dalam inisiatif pembangunan pedesaan sebelumnya. Kebijakan kota yang terintegrasi menggabungkan wilayah-wilayah pedesaan dengan kota dalam suatu kerangka spasial yang tunggal. Kebijakan ini bertujuan memperbaiki layanan publik lokal dan administrasi lokal serta mengurangi disparitas desa-kota.

Dimulai pada tahun 1994, pemerintah memilih 49 kota dan 43 *county* sebagai kandidat. Kriteria pemilihannya mencakup homogenitas historis, kondisi topografis alamiah, dan potensi untuk pembangunan yang berimbang dalam lingkup kota yang terintegrasi. Kota dan *county* yang terpilih kemudian menggelar diskusi publik dan survei warga. Setelah tahap ini, 41 kota dan 39 *county* digabungkan ke dalam 40 kota yang mengintegrasikan desa-kota.

Survei menyangkut sikap warga menunjukkan bahwa masyarakat dan tokoh

setempat melihat manfaat dari kota yang terintegrasi ini. Semua orang setuju bahwa kota yang terintegrasi membuat perencanaan tata kelola dan guna lahan di wilayah perkotaan jadi lebih baik. Area yang coba diperbaiki adalah keseimbangan penyediaan layanan, sebab masyarakat pedesaan dan perkotaan memiliki kebutuhan yang berbeda, dan suara masyarakat yang cenderung lemah dan kurang didengar, sebab masyarakat perkotaan diyakini lebih terorganisasi.

Konsolidasi tanah di Indonesia

Program Konsolidasi Tanah yang dilaksanakan di Indonesia pada tahun 1990-an menunjukkan cara untuk memfasilitasi pengembangan wilayah-wilayah yang berkembang dengan cepat dan baik serta untuk merencanakan pembangunan di wilayah-wilayah pinggiran yang lebih longgar.

Walikota memiliki wewenang untuk menentukan lokasi wilayah konsolidasi dan mengelola serta mengawasi prosesnya. Namun, aktor kuncinya adalah pemilik tanah privat dan pemukim di tanah (milik negara).

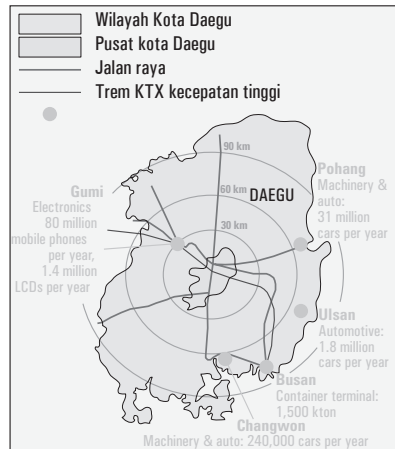
Persyaratan minimum untuk konsolidasi tanah adalah paling tidak 85 persen pemilik tanah yang mewakili sekurang-kurangnya 85 persen lahan setuju. Semua partisipan menyumbang dengan menyediakan lahan bagi infrastruktur dan layanan. Luas tanah yang diberikan oleh seorang peserta ditentukan berdasarkan mufakat. Pemilik lahan kecil yang tidak mampu menyumbang tanah dapat memberikan uang atau tenaga kerja. Kontribusi mendanai infrastruktur dan utilitas—dan membangun kolam “tanah yang ekuivalen harga”, hanya digunakan oleh sedikit tuan tanah untuk memperluas bidang tanah mereka.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009; Groupe Recherche/Actions pour le Développement 2001 dan Kim 1998.

memperluas zona administratifnya pada tahun 1987 dan kemudian pada tahun 1995, diikuti oleh pembangunan sistem kereta bawah tanah dan memperluas sistem bus kota. Kota tersebut juga terus

memperpanjang dan memperlebar jalan daratnya. Pada tahun 1980, hanya 40 persen jalan lokal di Daegu diaspal, dan pada tahun 1995, hampir semuanya telah diperkeras.

Peta 7.3. Desentralisasi dan lokalisasi ekonomi di Daegu



Sumber: Kantor Daegu Metropolitan City.

Dengan menggabungkan institusi-institusi yang “buta” secara spasial untuk memastikan akses universal ke berbagai layanan paling dasar dan harga tanah yang masuk akal dengan investasi untuk memperbaiki konektivitas spasial dengan wilayah-wilayah lain di dalam negeri, Daegu berkembang menjadi daerah yang makmur. Manufaktur telah terdekonsentrasi dari Daegu ke berbagai wilayah lain di sekitarnya di Provinsi Gyeongsangbukdo, dan perekonomian lokal telah mengalami diversifikasi, mengurangi kebergantungannya pada industri tekstil dan bergerak ke sektor dengan produksi nilai tambah yang lebih tinggi. Daegu kini terletak di pusat sebuah sistem urban yang sangat hidup dan dikelilingi oleh lima kota besar lain, dengan akses transportasi yang mudah ke semua arah, dan masing-masing memiliki ekonomi lokalisasi yang baik (lihat Peta 7.3). Gumi sering disebut-sebut sebagai “Silicon Valley-nya Korea” karena spesialisasinya dalam elektronik, sementara Pohang di pesisir dan Ulsan, berturut-turut, menjadi pusat bagi Perusahaan Baja Pohang dan Hyundai. Ulsan juga merupakan markas

dari salah satu industri pembuat kapal terbesar di dunia, dan kedua kota ini telah menjadi garda depan dalam industrialisasi berorientasi ekspor Korea Selatan.

Contoh lain adalah Chongqing dan Chengdu, yang sama-sama mengalami urbanisasi yang pesat di barat laut Cina. Sejalan dengan strategi pertumbuhannya yang berbasis urbanisasi, Cina kini merintis “pendekatan wilayah” di Cina barat. Mereka memiliki persentase urban sebesar sekitar 43 persen, kurang-lebih sama dengan rata-rata Cina. Tujuannya adalah meningkatkan persentase tersebut menjadi 70 persen pada tahun 2020, tetapi dengan cara yang sedemikian rupa sehingga mempercepat konsentrasi aktivitas ekonomi sembari mengurangi disparitas standar hidup desa-kota. Dua kata kunci dalam strateginya adalah institusi dan infrastruktur (lihat Kotak 7.5 dalam bagian ulasan).

Jika pasar menyukai kedua tempat tersebut sebagaimana halnya pemerintah pusat dan provinsi, keduanya akan meningkatkan taraf kehidupan jutaan rakyat Cina di pedalaman. Inisiatif ini telah memberi dampak yang sifatnya lokal. Di Chongqing, pendapatan masyarakat pedesaan pada paruh pertama tahun 2007 naik lebih cepat daripada pendapatan warga kota. Investasi asing kurang-lebih sama dengan yang diterima Shanghai sedasawarsa yang lalu. Industri tertarik oleh upah dan harga tanah yang rendah. Menurut statistik pemerintah, upah rata-ratanya, \$2 atau \$3 per hari, jauh lebih rendah daripada di Beijing atau Shanghai. Di Chengdu, konsentrasi petani diyakini telah meningkatkan produktivitas hingga sebesar 80 persen. Industrialisasi telah menyerap sekitar 100.000 petani per tahun, sehingga mempersempit jurang pendapatan desa-kota.

Peta 7.4. Changsa, Zhuzhou, dan Xiangtan—infrastruktur konektif secara spasial dalam area dua dimensi



Sumber: China Urban Planning and Design Institute and Hunan Development and Reform Commission 2005.

Catatan: Jalan arteri utama dibentuk oleh Beijing-Guangzhou railway, Beijing-Zhuhai highway, dan State Highway 107.

Beberapa wilayah yang mengalami tahap urbanisasi menengah di Cina tampaknya siap menyesuaikan diri dengan instrumen tambahan untuk menghadapi tantangan kemacetan. Sebuah contohnya adalah wilayah tri-kota di timur laut Provinsi Hunan, Cina tengah (lihat peta 7.4). Kelompok tiga kota—Changsa, Zhuzhou, dan Xiangtan—memiliki penduduk total sebanyak 13 juta jiwa dan menyumbang sekitar seperlima dari penduduk provinsi tersebut. Dengan pendapatan yang melampaui rata-rata nasional sebesar 17 persen dan rata-rata Hunan sebesar 61 persen, kelompok ini merupakan area urbanisasi tahap menengah dengan persentase urban mencapai setengahnya.

Sebuah perencanaan wilayah—yang pertama ada di Cina daratan—dirumuskan pada 2005.⁶⁴ Rencana tersebut mengatur kerangka rancangan tata guna tanah yang di dalamnya harga pasar akan memungkinkan alokasi lahan untuk berbagai kebutuhan yang berbeda. Rencana itu juga menjadi pedoman bagi, misalnya, pelaksanaan hak guna

tanah dan intensifikasi tanah di pusat kota. Ia berisi serangkaian kebijakan perhubungan spasial yang bertujuan mendorong konektivitas antara ketiga kota dalam kelompok tersebut. Ini meliputi proyek pembangunan jalan raya dan kereta api untuk menghubungkan Xiangtan dengan Zhuzhou dan jalan lingkar (*ringroad*) untuk setiap kota tersebut. Rencana itu merupakan ilustrasi yang bagus mengenai bagaimana prinsip “*I untuk D*” bisa dioperasikan menggunakan pendekatan wilayah.

Investasi dalam konektivitas transportasi sembari melanjutkan reformasi institusional. Wilayah-wilayah metropolitan yang maju jarang membiarkan kota tumbuh tanpa perencanaan. Pasar tanah dan perumahan membantu mengalokasikan ruang bagi permukiman dan perkantoran. Sistem yang berkembang dengan cepat membutuhkan hak properti yang jelas untuk menyediakan insentif bagi transaksi tanah serta mengoreksi valuasi tanah guna menghindari bias urban dan migrasi yang terlalu besar ke kota. Singapura membuat perencanaan tata ruang dan perumahan setiap 10 tahun dan membiarkan pasar menjalankan fungsinya begitu sektor publik dan swasta sepakat mengenai aktivitas ekonomi mana yang akan dikembangkan dan pola permukiman macam apa yang dibutuhkan untuk mengakomodasi perusahaan dan pekerja.

Transportasi perkotaan, bersama dengan manajemen tanah perkotaan, menentukan bentuk kota dan jejak ekologisnya. Mobilitas perkotaan terutama penting bagi kaum miskin. Di Buenos Aires, 87 persen pekerjaan di wilayah metropolitan dapat diakses dalam 45 menit. Di Mexico City, 20 persen pekerja menghabiskan lebih dari tiga jam untuk pergi ke dan pulang

dari tempat kerja setiap harinya. Kaum miskin kota di Beijing dan Shanghai membelanjakan tak sampai 5 persen dari pendapatan mereka untuk transportasi sebab mereka berjalan kaki atau naik sepeda. Jika mereka memilih untuk bepergian dengan bus, biayanya akan 40 persen dari pendapatan mereka.⁶⁵ *Vale de transporte* di Brasil merupakan sebuah cara yang efektif untuk menyubsidi kaum pekerja miskin di tengah ketiadaan transportasi perkotaan yang baik—biayanya ditanggung oleh pemerintah dan pengusaha secara sama rata. Beberapa kota besar memiliki jaringan transportasi publik yang dipakai secara ekstensif—metro di Delhi, Kalkuta, dan Mumbai, bus dan metro di São Paulo—namun jaringan itu dengan cepat menjadi terlalu “padat” karena pertumbuhan penduduk yang cepat. Pemeliharaan yang teratur dan investasi yang baru dalam infrastruktur diperlukan untuk menopang kepadatan di perkotaan (lihat Kotak 7.12).

Letakkan infrastruktur di tempat yang paling menjanjikan. Beberapa negara telah membangun kota-kota baru untuk memindahkan ibu kota negara (Brasília), untuk mengurai kemacetan ibu kota (Seoul), atau karena alasan-alasan ekonomi. Membangun kota baru dengan tujuan tunggal untuk mengalihkan penduduk dari ibu kota seringkali merupakan suatu upaya yang penuh risiko, seperti dialami Brasil, Prancis, Venezuela, Inggris, dan, yang lebih mutakhir, Mesir dan Nigeria.⁶⁶ Kota baru menarik bagi investor hanya setelah ia mencapai suatu ambang tertentu, tetapi tidak ada cara pasti untuk mengetahui ambang tersebut.⁶⁷ Ketika dibangun jauh dari jaringan transportasi utama serta pusat bisnis, suatu kota kemungkinan besar tidak akan berhasil.

Ketika pasar mengidentifikasi kota yang menjanjikan, investasi strategis dalam infrastruktur dan barang-barang publik dapat mempercepat potensi pertumbuhan ekonominya (lihat Kotak 7.13). Kota-kota sekunder yang mendorong akses ke pasar, memperbaiki manajemen kota, dan membangun modal manusia tampaknya merupakan alternatif yang lebih baik. Jika konsentrasi politik menentukan pembangunan kota baru, isu efisiensi akan menuntun lokasinya agar berdekatan dengan pasar yang sedang tumbuh dan memiliki akses ke infrastruktur. Bekerja dengan kota-kota yang sudah ada merupakan langkah yang lebih baik untuk menciptakan kota-kota baru. Akan tetapi, jika kota-kota baru diciptakan, mereka harus dibangun di atas skala yang tepat, dekat dengan pasar, dan direncanakan untuk menghasilkan mata rantai sisi permintaan (*demand-side links*).

Urbanisasi tahap lanjut (wilayah-wilayah tiga dimensi): institusi dan infrastruktur untuk kepadatan yang lebih tinggi dan jarak yang lebih pendek, serta insentif khusus untuk mengatasi divisi

Wilayah-wilayah metropolitan yang berhasil baik di negara maju maupun di negara-negara berkembang memiliki pasar tanah yang berfungsi baik, manajemen yang representatif, infrastruktur transportasi yang bagus, dan kebijakan sosial yang mengintegrasikan masyarakat berpendapatan rendah.

Gunakan paduan institusi, infrastruktur, dan insentif yang berorientasi luas. Ibu kota Kolombia, Bogotá, menunjukkan komitmen dan sumber daya yang dibutuhkan untuk urbanisasi yang berorientasi luas di

suatu kawasan metropolitan. Walaupun pendapatan wilayah itu menempatkannya di level pendapatan menengah ke atas, 43 persen dari penduduknya yang berjumlah 6,7 juta jiwa tergolong miskin. Satu dari 12 warganya tinggal di permukiman kumuh, dan sekitar sepertiga dari warga barunya dalam beberapa tahun terakhir merupakan kaum migran dari pedesaan. Kota ini telah mengambil langkah-langkah untuk menjadikan urbanisasinya berorientasi luas. Ia mendirikan sekolah, memperbarui taman, memulai pusat-pusat komunitas, dan memperbaiki jaringan utama untuk air bersih dan sanitasi. Sejak tahun 2000, bus publik-privat cepat, *TransMilénio*, telah meningkatkan aksesibilitas kota. Waktu tempuh telah turun rata-rata 15 menit, dengan pengurangan yang lebih besar bagi masyarakat yang tinggal di bagian kota yang miskin (lihat Peta 7.5). Dibantu oleh perbaikan infrastruktur ini, *Programa de Mejoramiento Integral de Barrios* Bogotá yang terkenal itu mendorong integrasi lingkungan miskin ke kota. Dimulai pada tahun 2003, program ini telah membantu 930.000 orang. Program tersebut diyakini telah menyumbang bagi peningkatan hingga 11 persen dalam nilai perumahan.⁶⁸

Korea Selatan juga menjadi contoh yang bagus. Pada 1950-an, diperkirakan ada 136.650 distrik kumuh tak resmi di Korea Selatan, lebih dari 2.200 di antaranya di pusat kota Seoul.⁶⁹ Kebijakan-kebijakan spasial yang terarah atau tertarget untuk membangun kembali kawasan kumuh Seoul sudah dimulai sejak pertengahan 1960-an. Akan tetapi, tanpa investasi yang dibutuhkan dalam institusi yang “buta” secara spasial dan infrastruktur penghubung spasial, kebijakan ini hanya berhasil merelokasi kawasan kumuh dari lokasi awal mereka ke lokasi yang baru. Ketika pemerintahan

KOTAK 7.12. *Menyesuaikan infrastruktur transportasi di Bangkok*

Pada tahun 1990-an, diperkirakan bahwa rata-rata mobil di Bangkok menghabiskan 44 hari setiap tahunnya mandek terjebak di lalu lintas. Bagaimana situasi ini bisa terjadi? Dan, bagaimana ia bisa diatasi?

Sebuah kota yang didiami oleh sekitar 7 juta warga, Bangkok adalah produk dari ratusan tahun pertumbuhan konfigurasi lahan tradisional yang terjadi secara bertahap. Hasilnya adalah kota yang dipenuhi oleh lajur-lajur jalan yang sempit, banyak di antaranya kuldesak (disebut *soi*), tetapi dengan beberapa jalan arteri. Malahan, jalan-jalan arteri tersebut dapat terpisah sejauh 7 kilometer atau lebih. Menurut sebuah perkiraan mutakhir, jalanan hanya menyusun sekitar 6,1 persen dari lahan di pusat kota Bangkok, dan tak sampai 1,7 persen di wilayah-wilayah periferi. Di negara-negara berpendapatan tinggi, adalah hal yang lazim bahwa 20 hingga 30 persen lahan dipergunakan untuk jalan. Bahkan dengan kemacetan yang ekstrem ini, aktivitas ekonomi tidak segera terdesentralisasi ke kota-kota lain di Thailand, atau ke distrik-distrik

di sekitar Bangkok, sebab daya tarik ekonomi aglomerasi Bangkok yang terlalu memukau, fasilitas sosiobudayanya, dan infrastruktur ekspor kunci yang dimilikinya, pelabuhan.

Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa jalan layang dan rel layang telah dibangun, bersama dengan sistem kereta api layang (Skytrain), lajur khusus bus, dan dua jalan lingkar luar. Akan tetapi, jumlah kepemilikan mobil juga meroket, menambah kemacetan dan mengurangi dampak dari perbaikan dalam investasi infrastruktur. Untuk masa yang akan datang, penarikan biaya kemacetan dan ongkos parkir yang lebih tinggi kiranya merupakan opsi kebijakan yang menjanjikan. Menurunkan ongkos Skytrain dan memperluas transit cepat ke semakin banyak bagian di Bangkok, mungkin menggunakan bus cepat, memiliki tantangan yang lebih besar.

Kontribusi dari Austin Kilroy.
Sumber: Angel 2008; Bae dan Suthiranart 2003; dan Gakenheimer 1999.

Presiden Park Chung-Hee membersihkan kawasan kumuh di pusat Kota Seoul dan menggantikannya dengan bangunan-bangunan modern, wilayah kumuh yang baru seperti Mokdang, Nangok, dan Shillim terbentuk di dekat Kompleks Industri Guro, yang pabrik-pabrik tekstil dan semacamnya menyediakan lapangan kerja berketerampilan rendah bagi para migran pedesaan.

Pemerintahan Korea Selatan tampaknya lebih beruntung ketika mereka mencoba lai dengan serangkaian kebijakan yang diperluas pada 1980-an. Pada waktu ini, Korea Selatan sudah mendekati tahap lanjut dalam urbanisasinya, dan tingkat penduduk Seoul mulai menjadi stabil (lihat Peta 7.6). Lebih jauh lagi, seiring dengan berjalannya waktu kebijakan-kebijakan

KOTAK 7.13. *Kota-kota baru: keluar dari belantara urban, atau katedral di tengah padang gurun?*

Kota-kota baru diujicobakan di Eropa tanpa banyak keberhasilan. Di Inggris, Laporan Komisi Barlow 1940 tertarik untuk membangun kota baru. Antara tahun 1947 dan 1968, Inggris membangun 26 kota baru untuk mengendalikan pertumbuhan London dan merangsang pembangunan di Skotlandia dan Wales. Pada tahun 1965, Prancis menjalankan program serupa—sembilan kota, lima di wilayah Paris dan empat di wilayah-wilayah yang tertinggal, dibangun. Program ini tak lama kemudian dihentikan dan dianggap tidak tepat. Kota-kota baru tersebut tidak pernah mencapai jumlah penduduk yang ditargetkan, atau mampu mengontrol pertumbuhan London atau Paris. Pengalaman di negara-negara berkembang lebih beragam.

Kegagalan di Mesir

Program kota baru di Mesir adalah yang terbesar di dunia. Dalam 20 tahun, Mesir telah membangun 20 kota baru dan sedang mempersiapkan untuk 45 yang lain. Rangkaian pertama yang terdiri atas 24 kota diluncurkan pada tahun 1974–1975 sebagai manifestasi dari komitmen untuk menaklukkan padang gurun dan menjamin pertumbuhan yang berkelanjutan. Kawasan-kawasan industri baru dibentuk dan insentif pajak yang besar diberikan kepada sektor privat. Tanah pun dibagikan nyaris secara cuma-cuma. “Generasi pertama” dari kota baru tersebut mencakup enam kota,^a masing-masing dengan basis industri dan penduduk target yang besarnya sendiri.^b Sepuluh tahun kemudian—pada pertengahan 1980-an—program selanjutnya yang didasarkan pada permukiman satelit diluncurkan, dan sembilan kota generasi kedua diluncurkan di sekitar Kairo Besar. Generasi ketiga meliputi kota-kota kembang yang dekat dengan beberapa ibu kota provinsi, seperti Thebes Baru.

Kinerja enam kota yang mulai dibangun 30 tahun yang lalu menunjukkan hasil yang kurang begitu menggembirakan. Kota-kota yang berdekatan dengan Kairo memang menarik bisnis dan orang, walaupun jauh dari yang diharapkan. Kota-kota yang jauh dari Kairo (termasuk kota Sadat, yang diharapkan akan menjadi ibu kota provinsi) tetap tidak menarik bagi para pekerja terampil karena kurangnya fasilitas dan jaringan transportasi. Kota-kota baru tersebut didiami oleh tidak lebih dari 1 juta warga (1 persen dari penduduk Mesir), dibandingkan dengan 5 juta yang diharapkan pada tahun 2005. Program ini juga mahal: 22 persen dari investasi Kementerian Infrastruktur selama periode Rencana Keempat (1997–2001) dialokasikan untuk kota-kota baru ini. Pengeluarannya akan semakin besar jika pemerintah terus dengan kebijakannya untuk mengembangkan kota baru. Keinginan untuk menarik investasi tidak diimbangi oleh kebutuhan untuk menjadikan kota lebih menarik bagi pekerja terampil dan bisa diakses dari pusat-pusat kota yang besar. Akhirnya, penciptaan kota-kota baru itu memiliki dampak yang kecil saja untuk mengurai kemacetan Kairo. Tanpa sumber daya yang memadai untuk menjawab kebutuhan infrastruktur yang mendesak, kawasan kumuh Kairo akan terus menjamur.

Keberhasilan di Cina

Pendekatan Cina menyertakan pertimbangan untuk membangun kota dengan akses ke pasar-pasar utama dan jaringan transportasi. Shenzhen adalah kawasan ekonomi khusus (SEZ) pertama yang disetujui oleh Deng Xiaoping pada 1980. Dari sebuah kota kecil dengan 30.000 warga, Shenzhen tumbuh menjadi kota dengan 800.000 jiwa pada tahun 1988 dan 7 juta pada tahun 2000. Para pendatang barunya termasuk para profesional yang paling terampil di negeri, yang tertarik

oleh gaji tinggi, perumahan yang lebih baik, dan kesempatan pendidikan bagi anak-anak mereka. PDB per kapitanya naik lebih dari 60 kali lipat.

Shenzhen berhasil berkat kedekatannya dengan Hong Kong, Cina; keterhubungannya dalam wilayah maupun dengan kota-kota lain di Cina; dan bentuk kotanya:

- *Akses ke pasar luar negeri.* Membangun SEZ di dekat kota Hong Kong, Cina, mempermudah kota baru itu untuk menarik investasi asing, bantuan teknis, dan akses ke pasar luar negeri.
- *Keterhubungan dalam wilayah.* Untuk menyebarkan buah manis pembangunan, batas-batas kota ditarik keluar sehingga manfaatnya bisa dirasakan oleh semua pekerja. *Hukou* dihapuskan di kota tersebut, dan semua layanan perkotaan dapat diakses oleh semua warga. Pembangunan area kota Shenzhen di Delta Sungai Mutiara menjamin terbukanya hubungan yang baik dengan daerah pedalaman dan pusat-pusat urban lain di Kawasan Delta. Keputusan-keputusan penunjang yang memudahkan mobilitas dan integrasi mencakup investasi dalam infrastruktur transportasi dan pergeseran dari transportasi berbasis jalan raya ke transportasi yang berbasis kereta api.
- *Bentuk perkotaan yang fungsional.* Rencana komprehensif untuk Shenzhen mendambakan sebuah metropolis polisentris yang menghubungkan SEZ dengan simpul-simpul urban lain melalui transportasi yang efisien.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, Stewart 1996, dan Bank Dunia 2007k.

Catatan:

a. Pada waktu sebelumnya dinamai New Ameriqa.

b. Semsisal, Sixth of October memiliki target penduduk awal sebanyak 500.000 jiwa, yang kemudian dinaikkan menjadi 1 juta pada 1980-an, dan targetnya kini adalah 2,5 juta. Penduduk aktualnya mungkin tak sampai 200.000 jiwa.

konektif dan kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial mulai memberikan efek penuhnya.

Antara tahun 1984 dan 1990, perluasan kapasitas jalan tampak terseok-seok mengimbangi pertumbuhan

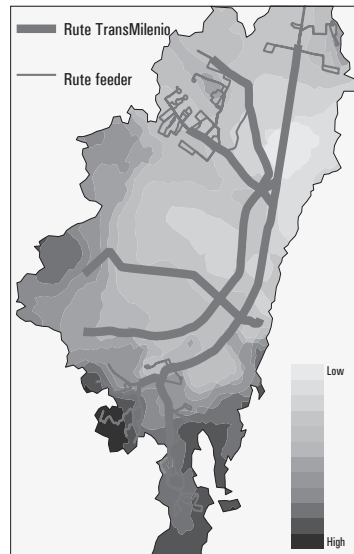
kepemilikan kendaraan. Rencana-rencana yang lebih luas menyangkut integrasi kota-periferi dibutuhkan, dan pada tahun 1989 rencana Pembangunan Kota Baru (*New City Development*) diluncurkan. Lima kota baru dibangun

dengan jarak antara 25–30 kilometer dari Seoul (lihat Peta 7.6). Hal yang sangat penting bagi keberhasilan integrasi ini adalah investasi dalam infrastruktur penghubung. Sistem kereta api bawah tanah diperluas, dan jalan sabuk diperkenalkan untuk lebih jauh mengurai kemacetan.

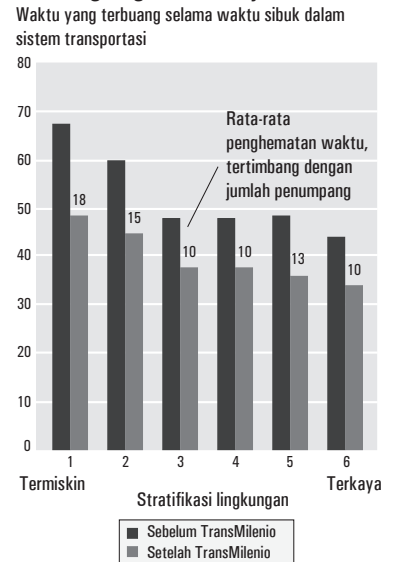
Selama periode ini, 93 distrik kumuh yang meliputi wilayah seluas 427 kilometer persegi dimodernisasi, termasuk kawasan kumuh Wolgoksa-dong dan Mok-dong.⁷⁰ Warga permukiman kumuh yang disebut pertama diuntungkan oleh pembaruan tempat tinggalnya, sementara yang tinggal di kawasan yang disebut lebih belakangan direlokasi ketika pemerintah membersihkan wilayah mereka dan menggantikannya dengan suatu kompleks apartemen modern. Warga permukiman kumuh mendapat subsidi pindah sebesar \$2.000 per orang dan hak untuk membeli apartemen baru dengan harga diskon.⁷¹

Turki juga telah mentransformasi dirinya dari masyarakat yang kebanyakan pedesaan menjadi masyarakat yang lebih

Peta 7.5. Transmilénio Bogotá telah membantu mengintegrasikan masyarakat miskin

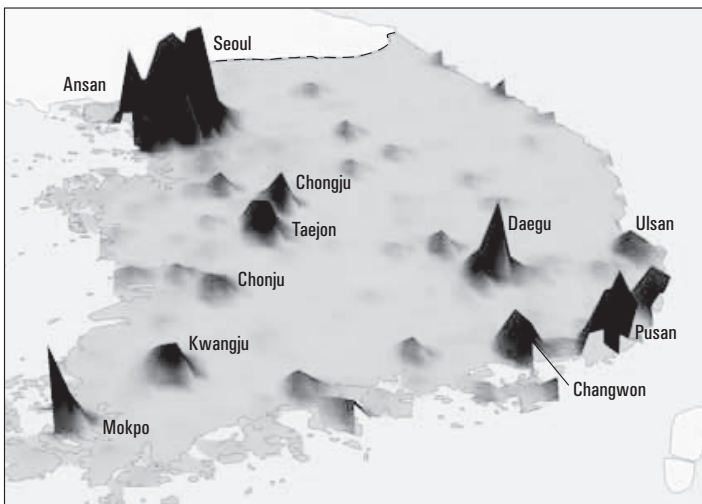


Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.



banyak perkotaannya selama setengah dasawarsa terakhir. Sejak menjadi anggota Organisasi untuk Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (OECD) pada tahun 1961, persentase urban Turki naik dari sekitar sepertiga menjadi dua pertiga,⁷² sementara PDB per kapitanya meningkat tiga kali lipat menjadi sekitar \$6.000.⁷³ Pendorong peningkatan kepadatan ini adalah pertumbuhan yang pesat dari kota-kota di Turki, terutama Istanbul.

Peta 7.6. Kepadatan ekonomi di Seoul dan kota-kota lain di Korea Selatan



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009 dan Kelompok Penelitian Pembangunan Bank Dunia, berdasarkan PDB subnasional estimasi tahun 2005. Lihat juga Nordhaus 2006.

Pada tahun 1960, penduduk Istanbul adalah sekitar 1,5 juta jiwa, setara dengan penduduk Kansas City, Amerika Serikat, dewasa ini. Dengan jumlah penduduk lebih dari 10 juta jiwa sekarang ini, Istanbul merupakan salah satu kota terbesar di Eropa, kurang-lebih sama dengan Chicago.⁷⁴ Sebagian besar pertumbuhan ini diakomodasi di belahan Asia dari kota tersebut, yang merupakan tujuan dari berbagai gelombang imigran pedesaan. Belahan ini kini menjadi rumah bagi para komuter yang setiap hari melintasi Selat Bosphorus untuk bekerja di belahan dari kota tersebut yang terletak di benua Eropa.

Dasar dari transformasi Turki ke perekonomian urban ini adalah reformasi yang “buta” secara spasial yang menyertai terbentuknya negara Republik Turki modern. Konstitusi Turki tahun 1924 memuat adaptasi hukum dan yurisprudensi Eropa bagi kebutuhan Republik yang baru, menjunjung tinggi hak milik pribadi. Reformasi yang diperkenalkan semasa pemerintahan Mustafa Kemal Atatürk itu mempersatukan sistem pendidikan nasional, menyediakan landasan bagi akses yang lebih baik ke pendidikan selama setengah abad terakhir. Pada tahun 1960, proporsi penduduk berusia di atas 15 tahun yang tidak pernah mengenyam bangku sekolah adalah 67 persen, dan pada tahun 2000, tinggal 18,6 persen.⁷⁵ Layanan perawatan kesehatan yang lebih baik membantu meningkatkan harapan hidup dari 51 tahun pada tahun 1960 menjadi 71 tahun pada tahun 2005.⁷⁶

Reformasi tahun 1920-an membantu meletakkan landasan bagi pesatnya ekspansi Istanbul, tetapi kota tersebut mendapati dirinya terperangkap dalam kemacetan yang makin menyesak. Sebagai tanggapan,

Istanbul memperbaiki infrastruktur perhubungannya, dan pada tahun 1973 membuka Jembatan Bosphorus berlajur delapan yang menghubungkan belahan Asia dan Eropa dari kota tersebut. Ini kemudian diikuti, pada tahun 1988, oleh penyelesaian pembangunan Jembatan Bosphorus yang kedua. Pada tahun 1989, jalur kereta metro pertama dibuka antara wilayah Aksaray dan Kartaltepe. Sementara itu, jalur kereta metro yang kedua dibuka pada tahun 2007, melengkapi konstruksi jalur metrobus sepanjang 11 kilometer yang selesai dibangun pada tahun 2005. Selebihnya masih dalam tahap pengerjaan.

Bersamaan dengan kemajuan ini, muncul pula sekat-sekat. Sebagian besar pertumbuhan Istanbul yang pesat selama beberapa dasawarsa terakhir juga dibarengi oleh pertumbuhan permukiman tidak resmi, seperti Sultanbeyli, Sarigaza, dan Pasaköy di belahan Asia. Permukiman-permukiman ini terbentuk sebab kaum migran pedesaan memanfaatkan aturan kuno tetapi legal, yang bertahan terhadap reformasi Atatürk: tak peduli siapa yang punya tanah, jika orang dapat membangun rumah mereka dalam waktu semalam dan pindah ke sana keesokan paginya, mereka tidak dapat dihukum atau diusir tanpa dibawa ke meja pengadilan. Permukiman-permukiman semacam itu, yang disebut *gecekondu*, dihuni oleh cukup banyak warga Kota Istanbul. Hampir setengah warga kota—sekitar 5–6 juta jiwa—tinggal di berbagai permukiman yang dulunya atau sekarang adalah *gecekondu*. Meskipun permukiman seperti Sultanbeyli sudah terintegrasi ke dalam kota, yang lain-lain seperti Pasaköy belum.⁷⁷ Istanbul membutuhkan program-program yang terarah atau tertarget untuk mengatasi sekat-sekat

yang disebabkan oleh masih adanya berbagai komunitas informal yang belum terlayani dan belum terintegrasi secara sempurna.⁷⁸

Delta Sungai Mutiara di Cina menghadapi tantangan serupa. Wilayah itu terdiri atas sembilan kota dan memiliki jumlah penduduk yang kurang-lebih sama dengan penduduk Spanyol, merepresentasikan salah satu aglomerasi urban yang paling maju di Cina. Malahan, dengan persentase urban hampir 75 persen pada tahun 2006, wilayah ini merupakan wilayah tiga dimensi dengan tiga tantangan sekaligus: membangun kepadatan, mengurangi jarak, dan mengatasi penyekatan. Penyekatan yang dimaksud adalah “desa urban”, yang juga dikenal sebagai kawasan kumuh. Kawasan-kawasan semacam ini tidak memiliki akses ke layanan sanitasi dasar dan sangat rentan terhadap degradasi lingkungan hidup. Kota-kota di kawasan Delta Sungai Mutiara memperkenalkan kebijakan spasial khusus untuk menangani masalah desa urban tersebut. Provinsi Guangdong, di mana wilayah tersebut berada, mulai membangun kembali desa-desa urban pada Juni 2000. Kota Zhuhai, misalnya, bermaksud membangun kembali 26 desa administratif. Skema insentif memungkinkan administrasi desa, warganya, dan pihak pengembang untuk berbagi setiap apresiasi lahan.

Integrasi desa-kota merupakan bagian dari liberalisasi pasca 1978 di Cina. Dalam model perkotaan, pusat-pusat urban memiliki tanggung jawab untuk melingkupi daerah pedalaman. Ketika kota tumbuh dan wilayah pengaruhnya meluas, batas-batas administratif kota juga meluas. Kota-kota besar mendorong inklusi yang aktif dari pedalaman di sekitarnya dengan mendanai investasi dalam infrastruktur dan layanan sosial di

berbagai kota kecil dan wilayah pedesaan yang berada di bawah pengaruh mereka (lihat Kotak 7.14).

Buatlah regulasi yang benar.

Shanghai, sebuah wilayah metropolitan dengan status khusus sebagai provinsi, memiliki 13 juta warga terdaftar dan 4 juta warga permanen, serta meliputi wilayah seluas 6.300 kilometer persegi. Persentase urbannya hampir 80 persen, dengan 18 distrik urban dan Chongming, *county* pedesaan. Pasar

KOTAK 7.14. *Integrasi desa-kota: Beijing, Guangzhou, dan Shanghai*

Beijing, Guangzhou, dan Shanghai—semuanya merupakan area yang makmur—berencana untuk menghubungkan wilayah-wilayah pedesaan dan perkotaan: menyediakan pendidikan dan layanan kesehatan, berinvestasi pada infrastruktur dan jaringan transportasi, serta membangun kota.

- *Layanan sosial.* Pemerintah menyediakan pelatihan kejuruan dan layanan-layanan lain untuk mendukung sektor nonpertanian dan membantu petani bertransisi dari pertanian ke nonpertanian. Pemerintah juga menawarkan insentif bagi perusahaan-perusahaan untuk melatih dan merekrut peserta pelatihan. Mereka pun menyediakan berbagai layanan sosial seperti asuransi kesehatan dan anggaran belanja publik untuk layanan sosial pedesaan, termasuk pendidikan dan kesehatan yang melayani para petani (100 persen ditanggung oleh skema asuransi medis kolektif pedesaan). Guangzhou akan membentuk suatu skema pensiun untuk melindungi semua warganya.
- *Investasi infrastruktur.* Pada tahun 2005, Beijing membangun jalan sepanjang 304 kilometer yang menghubungkan semua desa administratif. Di Shanghai, jangkauan kereta api cepat ditambah dari 200 kilometer pada tahun 2003 menjadi

550 kilometer pada tahun 2005, dan akan diperpanjang lagi jadi 750 kilometer pada tahun 2010. Di Guangzhou, penyediaan sarana jalan, listrik, dan air bersih ke desa-desa dengan lebih dari 100 warga selesai pada tahun 2007.

- *Integrasi wilayah-wilayah sekitar.* Ketiga kota tersebut telah mendorong industri-industri tradisional untuk pindah dari distrik di pusat bisnis (di mana sewanya tinggi) ke periferi (dengan menggunakan insentif fiskal) dan menarik industri dengan nilai tambah yang tinggi untuk pindah ke pusat. Program pembangunan kota diluncurkan sehingga suatu sistem kota berpusat di inti kota dengan 10 juta penduduk, dikelilingi oleh kota-kota sekunder, kota pusat perniagaan, dan desa. Pada tahun 2003, Guangzhou memprakarsai pembangunan 10 kota pusat perniagaan dengan dana yang diperoleh dari anggaran pemerintah kota. Shanghai telah mulai mengimplementasikan “rencana 1996”, yang pada tahun 2020 diharapkan akan menghasilkan satu kota utama, sembilan kota sekunder (pusat-pusat historis tradisional), 60 kota kecil baru, dan 600 desa dengan 1.500–3.000 warga di masing-masingnya.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

tanah perkotaannya berfungsi baik dalam mengalokasikan lahan yang tersedia menurut batas konversi lahan pedesaan. Rasio dasar-wilayah telah disesuaikan dengan kebutuhan pasar yang berubah dan ruang per orang yang naik dari 3 menjadi 12 meter persegi selama 20 tahun terakhir. Sewa tanah menjadi salah satu sumber pemasukan.

Wilayah pembangunan Shanghai telah meluas dari 300 menjadi 500 kilometer persegi pada dasawarsa terakhir. Penumpang yang menggunakan metro meningkat sepuluh kali lipat, dari 178.000 menjadi 1,6 juta selama satu dasawarsa silam, tetapi persentasenya dari seluruh perjalanan atau transportasi hanya 2,5 persen. Sebagian besar dari 4 juta pekerja temporer di Shanghai tinggal di desa-desa urban lama, yang diperbolehkan karena tidak terkena regulasi perkotaan menyangkut kepadatan, ketinggian, dan ruang publik. Mengingat banyaknya kesulitan untuk mengonversi tanah pedesaan, desa-desa urban ini menarik para pengembang, tetapi membangunnya kemungkinan justru akan memperburuk kondisi perumahan para pekerja temporer.

Hal yang tidak begitu menggembarakan adalah situasi di Mumbai. Antara 1970-an dan 1990-an, kota tersebut melarang masuknya kaum migran dengan menetapkan berbagai regulasi penggunaan lahan dan bangunan yang lebih menguntungkan warga asli serta menghalangi penggunaan lahan yang efisien.⁷⁹ Hasilnya adalah pembangunan yang tersebar merata, tetapi dengan jalanan yang macet dan pertumbuhan kawasan kumuh yang cepat.

Mengintegrasikan kawasan kumuh ke dalam kota, menggunakan ketiga instrumen—institusi, infrastruktur, dan insentif. Kota-tanpa-kawasan-kumuh

bukanlah sebuah visi yang realistis, sebagaimana disadari dalam refleksi separuh jalan rencana pembangunan lima tahun yang ke-10 India:

Selama bertahun-tahun, telah terjadi perubahan paradigma di dalam pandangan kebijakan pemerintah terhadap kawasan kumuh. Pada awalnya, kebijakan “kota yang bebas dari kawasan kumuh” dicita-citakan. Namun demikian, dengan melihat dimensi sosial dari keseluruhan persoalan dan berbagai aktivitas ekonomi yang dijalankan oleh para pemukim kawasan tersebut, konsep ini menuntun pada rehabilitasi pemukim kawasan kumuh. Rehabilitasi yang dimaksud mencakup relokasi atau pembangunan in situ dari kawasan-kawasan kumuh. Pada tahun-tahun awal pembangunan kawasan kumuh, fokusnya adalah penyediaan infrastruktur di kawasan tersebut melalui Program Pembangunan Kawasan Kumuh Nasional (National Slum Development Program—NSDP) dan kini ada penekanan baru pada penyediaan tempat singgah bagi para pemukim melalui Valmiki Ambedkar Awasi Yojana (VAMBAY).⁸⁰

Mengidentifikasi dan mengimplementasikan berbagai kebijakan untuk mengelola pembentukan kawasan kumuh merupakan keprihatinan besar para pembuat kebijakan di negara-negara sedang berkembang. Akan tetapi, hampir tidak ada konsensus mengenai pilihan kebijakan yang dibutuhkan untuk memperbaiki kondisi hidup dan penghidupan para pemukim kawasan kumuh, yang sekaligus tidak merugikan bagi potensi ekonomi di wilayah metropolitan. Ada dua pertanyaan yang harus dijawab. Kapan kawasan kumuh mesti diperbaiki? Apa yang harus dilakukan untuk membangun kawasan kumuh? Laporan ini mengusulkan bahwa waktu yang tepat untuk menangani persoalan kawasan kumuh adalah ketika mereka merugikan atau mengganggu ekonomi aglomerasi. Pendekatan yang tepat adalah mengintegrasikan kawasan

kumuh ke dalam perekonomian urban yang lebih luas.

Jika persoalannya adalah kriminalitas dan keadaan yang jorok, strategi yang lebih baik adalah memperbaiki lingkungan. Namun, bila permasalahannya adalah inefisiensi spasial, langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi penggunaan lahan dan pemberian ganti rugi kepada para pemukim kawasan kumuh karena mengusik penghidupan mereka mungkin harus dilakukan terlebih dulu. Intervensi untuk memperbaiki kondisi hidup di kawasan kumuh mencakup pula berbagai langkah pencegahan, seperti program layanan dan program pemulihan (dengan pembaruan kawasan kumuh sebagai program yang paling umum), paket layanan dasar, pengerasan jalan, pembangunan tempat singgah, dan integrasi sosial. Logika dasarnya adalah bahwa kaum miskin tidak memiliki uang cukup untuk memperbaiki tempat tinggal mereka. Program Pembangunan Kampung di Indonesia kiranya merupakan inisiatif pengembangan perkotaan yang tertua, terbesar, dan paling terkenal di dunia. Program ini menggabungkan biaya investasi yang rendah sebesar \$23 sampai \$118 per orang, menguntungkan 15 juta warga, dan menggunakan pendekatan partisipatoris. Proyek Orangi di Pakistan dan Proyek Rehabilitasi Distrik Akra di Ghana juga bisa dikatakan berhasil (lihat Tabel 7.2). Akan tetapi, semua pengalaman menunjukkan bahwa intervensi yang terfokus secara spasial guna memperbaiki kawasan kumuh kemungkinan besar tidak cukup untuk integrasi sosial, kecuali disertai dengan reformasi infrastruktur, institusi, dan komplementer (lihat Kotak 7.15).

Kebijakan pemanfaatan lahan dan penzanaan sering kali meminggirkan

kaum miskin dalam upaya integrasi fisik ke dalam pasar tenaga kerja yang dinamis, sementara infrastruktur transportasi yang tidak memadai memperkecil kemungkinan terhubungnya masyarakat yang jauh dengan pekerjaan di perkotaan. Kebijakan penzanaan Afrika Selatan selama masa apartheid telah memisahkan orang kulit putih dan kulit hitam di dalam kota. Struktur kota dapat memperparah sekat-sekat sosial serta menghambat upaya untuk mengurangi ketidaksetaraan dan diskriminasi. Penghapusan sistem apartheid tidak memadai untuk mengurangi disparitas. Untuk mengimbangi ketidaksetaraan

KOTAK 7.15. *Perbaikan dan pencegahan kawasan kumuh: mana yang berhasil?*

Pengalaman yang dikumpulkan oleh UN-HABITAT dan Cities Alliance menunjukkan bahwa inisiatif yang berhasil memiliki beberapa sifat. Beberapa antaranya, penguatan institusional dan koordinasi lintas level pemerintahan tampaknya menjadi yang terpenting.

Institusi yang lebih kuat. Negara-negara yang berhasil mengintegrasikan permukiman kumuh ke dalam kota-kota mereka telah memperkuat berbagai institusi mereka dan menerapkan berbagai reformasi pendukungnya yang mencakup agenda pengurangan kemiskinan perkotaan yang lebih (Indonesia, Republik Islam Iran, Meksiko, Afrika Selatan, Turki). Beberapa negara telah mengimplementasikan kebijakan dan instrumen yang pro kaum miskin untuk mengintegrasikan kaum miskin kota ke dalam tatanan legal dan sosial kota (Brasil, Cile, Kolombia), sementara yang lain melaksanakan reformasi yang pro kaum miskin dalam tanah dan penyediaan perumahan (India

Koordinasi lintas level pemerintahan dan dengan agen-agen privat. Negara-negara yang menunjukkan kinerja yang baik juga berusaha melakukan koordinasi antara pemerintah pusat, regional dan lokal dan sektor swasta (Cile, Mesir,

Sri Lanka, Thailand, dan Tunisia). Akan tetapi, kota-kota dan negara-negara yang berhasil menyediakan layanan dasar dan perbaikan perumahan mempunyai mekanisme pengawasan yang jelas yang melibatkan semua level pemerintahan. Kamboja, Cina, dan Vietnam, contohnya, memiliki akuntabilitas ke atas yang ketat mengenai implementasi infrastruktur kota. Brasil dan Indonesia di sisi lain, memiliki kinerja pengawasan dari bawah ke atas (*bottom-up*) yang mendorong peran serta masyarakat dalam perencanaan dan pengambilan keputusan. Koordinasi lintas level pemerintahan dan dengan sektor swasta juga penting agar upaya meningkatkan proyek perbaikan kawasan kumuh bisa berhasil. Satu contoh adalah Program Pengembangan Kampung di Indonesia dan ada yang lain (contohnya Brasil, Colombia, Mexico, Afrika Selatan, Thailand an Tunisia) di mana program-program mereka mulai dalam skala sedang, dan telah berhasil mengangkatnya ke tingkat nasional oleh karena keterlibatan seluruh level pemerintahan dan sector swasta.

Didasarkan pada kontribusi dari Eduardo López Moreno, kepala, Global Urban Observatory, UN-HABITAT. Catatan: a. Garau 2008. b. Bazoglu 2008.

Tabel 7.2 Intervensi untuk mengintegrasikan kaum miskin kota cukup berhasil

Negara (kota)	Fokus dan tujuan	Fitur kunci dan pelajaran
<i>Tunisia (Nasional)</i> Agencie de Rehabilitation et de Renovation Urbane	<i>Keamanan sewa.</i> Mengatur sewa; menyediakan infrastruktur; bantuan perbaikan rumah; lahan untuk keluarga-keluarga yang terusur.	Memicu proses dinamis pembangunan perumahan; membantu menjelaskan proporsi penduduk perkotaan yang rendah di kawasan kumuh.
<i>Brasil (Goiania)</i> The Goiania Federation for Tenants and Posseiros	<i>Keamanan sewa.</i> Lahan publik didiami dan sewa aman oleh hak warga untuk menggunakan lahan yang tak terpakai dan tak bertuan.	Mencakup 100.000 petani penggarap. Organisasi akar rumput lokal berhasil mendukung upaya-upaya untuk mendapatkan keamanan sewa dan akses ke infrastruktur serta layanan.
<i>Peru (Ilo)</i> Municipal Government	<i>Penyediaan lahan.</i> Membuat lahan tersedia untuk dibangun oleh keluarga-keluarga berpendapatan rendah.	6.000 kavling untuk perumahan pada tahun 2005. Terlepas dari peningkatan penduduk sebesar lima kali lipat pada 1996–2000, tidak ada tekanan untuk invasi lahan.
<i>Argentina (Buenos Aires, San Fernando, dan San Jorge)</i> IIED-America Latina	<i>Penyediaan lahan.</i> Lahan didonasikan untuk memfasilitasi permukiman kembali dan pengurangan kepadatan; kavling dibagikan dengan sistem lotre yang dikelola komunitas.	Program ini merupakan hasil dari serangkaian aksi dan inisiatif selama 20 tahun terakhir, didukung oleh LSM Argentina yang melobi otoritas provinsi dan kota.
<i>Namibia (Windhoek)</i> Shack Dwellers Federation of Namibia and City Government	<i>Undang-undang penzonaan yang fleksibel.</i> Pembelian/sewa tanah kelompok dengan layanan komunal; ukuran lahan di bawah minimum nasional yang resmi.	Menunjukkan bagaimana hambatan dalam bentuk standar dan regulasi penggunaan lahan dapat diatasi untuk membuat tanah lebih terjangkau bagi keluarga-keluarga berpendapatan rendah.
<i>Malawi (Lilongwe, Blantyre, Mzuzu)</i> Malawi Homeless People's Federation	<i>Penyediaan tanah: regulasi yang fleksibel.</i> Melobi pemerintah untuk mendapatkan tanah; menunjukkan kapasitas anggota untuk membangun perumahan berkualitas dengan harga rendah. Mengubah standar resmi penting bagi biaya.	Sejak 2003, diperkirakan sekitar 760 bidang telah disediakan untuk membangun rumah. Menyediakan pinjaman pembangunan rumah untuk kelompok-kelompok pemberi pinjaman; sebagian besar peminjam adalah kaum perempuan.
<i>Pakistan (Orangi)</i> Research and Training Institute	<i>Penyediaan fasilitas.</i> Pembangunan drainase dan sistem pembuangan, didanai oleh komunitas lokal dan pemerintah.	96.994 keluarga di Orangi dan 300 lokasi di Pakistan, seluruh biaya dapat ditanggung dengan menghapuskan kontraktor dan memodifikasi standar teknis.
<i>15 negara (Asia Selatan, Asia Timur, dan Afrika)</i> Slum Dwellers International	<i>Penyediaan fasilitas.</i> Federasi-federasi nasional yang dibentuk oleh para pemukim kawasan kumuh; inisiatif untuk membangun dan memperbaiki rumah serta layanan dasar.	Kelompok simpan-pinjam (sebagian besar perempuan) dan manajemen keuangan kolektif mereka memungkinkan kelompok untuk meningkatkan kapasitas mereka untuk aksi koperasi; negosiasi kemitraan dengan pemerintah.
<i>Thailand (Nasional)</i> Community Organizations Development Institute	<i>Penyediaan fasilitas.</i> Subsidi infrastruktur dan pinjaman perumahan kepada organisasi-organisasi komunitas yang dibentuk oleh pemukim kawasan kumuh berpendapatan rendah.	495 proyek di 957 komunitas yang meliputi 52.776 keluarga. Aktivitas diidentifikasi oleh tiap-tiap organisasi komunitas dalam kemitraan dengan aktor lokal; sumber pendanaan mencakup sumbangan komunitas.
<i>Nicaragua (Nasional)</i> Local Development Program (PRODEL)	<i>Penyediaan fasilitas.</i> Proyek-proyek infrastruktur kecil yang didanai secara patungan (air bersih, sanitasi, drainase); perbaikan rumah dan pinjaman usaha mikro.	484 proyek yang membantu sekitar 600.000 keluarga. Dana disediakan bagi pemerintah daerah, LSM, organisasi masyarakatan, dan rumah tangga.

Sumber: Satterthwaite 2008, untuk Laporan ini.

Catatan: IIED = International Institute fo Environment and Development; NGO = nongovernmental organization.

pendapatan spasial, pemerintah-pemerintah daerah dapat menyubsidi biaya transportasi anak-anak miskin, menyediakan *voucher* pendidikan, dan meningkatkan anggaran sekolah negeri.⁸¹

Strategi untuk urbanisasi yang berorientasi luas

Prinsip Tinbergen menyatakan bahwa satu instrumen kebijakan dibutuhkan untuk menangani satu tujuan kebijakan.⁸² Menerapkan prinsip tersebut pada isu-isu kebijakan yang dibahas dalam Laporan ini mengimplikasikan bahwa jumlah instrumen integrasi yang dibutuhkan sama dengan jumlah

dimensi persoalan. Oleh karena tantangan integrasi bertambah seiring dengan tahap urbanisasi, maka jumlah instrumen kebijakan yang dibutuhkan pun bertambah. Untungnya bagi negara-negara berkembang, kapasitas pasar dan pemerintah juga meningkat seiring urbanisasi. Akan tetapi, kebijakan-kebijakan ini mesti diperkenalkan dalam urutan yang tepat.

Fondasi bagi urbanisasi yang berorientasi luas mesti diletakkan sejak awal dalam proses pembangunan. Untuk melakukan itu, pemerintah mestilah selektif. Bab ini memberikan saran agar mereka bisa memprioritaskan dan mengurutkan:

- Di wilayah-wilayah urbanisasi awal, tujuannya adalah untuk memfasilitasi transformasi desa-kota yang alamiah. Instrumen kebijakan utamanya adalah institusi yang “buta” secara spasial yang memfasilitasi kepadatan di lokasi-lokasi tertentu. Instrumen ini meliputi hak sewa tanah dan properti yang aman, layanan dasar dan sosial, serta kebijakan makroekonomi yang tidak mendahulukan aktivitas produktif yang satu (industri besar) dan meminggirkan yang lain (pertanian gurem). Para pembuat kebijakan harus menjaga netralitas antara wilayah pedesaan dan perkotaan.
- Di wilayah-wilayah urbanisasi menengah, pertumbuhan beberapa kota yang pesat menghadirkan kemacetan. Selain kebijakan yang “buta” secara spasial untuk memfasilitasi kepadatan, kebijakan konektif untuk menangani kemacetan dan jarak ekonomi menjadi penting. Hal itu mencakup investasi dalam infrastruktur transportasi (untuk mendorong konektivitas baik di dalam maupun antarkota) dan mendorong keputusan lokasi yang efisien secara sosial oleh perusahaan. Efisiensi menjadi kata kunci bagi para pembuat kebijakan di sini.
- Di wilayah-wilayah dengan urbanisasi lanjut, sekat-sekat dalam kota yang disebabkan oleh permukiman resmi dan kawasan kumuh menghadirkan tantangan tambahan selain kepadatan dan jarak. Untuk melengkapi kebijakan-kebijakan yang “buta” secara spasial dan kebijakan-kebijakan konektif minimalitas, dan lingkungan—dan untuk memperbaiki kelangsungan hidup.

Kesatuan, Bukan Keseragaman

Pendekatan-pendekatan efektif untuk pembangunan teritorial



Globalisasi dan liberalisasi mungkin dapat mengatur ulang produksi di negara-negara, yang membuat orang-orang terkonsentrasi di tempat-tempat yang tidak lagi diminati oleh pasar. Di Brasil, Cina, India, dan Federasi Rusia, perubahan-perubahan baik dalam pasar maupun dalam kebijakan-kebijakan selama satu abad terakhir telah mengubah nasib berbagai tempat. Perbedaan geografis dalam aktivitas-aktivitas ekonomi mendorong migrasi dari daerah-daerah yang tertinggal, membuat orang-orang—termasuk orang-orang miskin—terkonsentrasi di daerah-daerah yang maju. Namun ketidakmerataan geografis dalam standar hidup, dengan menciptakan atau memperdalam penyekatan-penyekatan di berbagai negara, juga dapat membawa konflik, yang memperlambat pembangunan sosial dan ekonomi.

Berdasarkan dari berbagai temuan dan analisis di bab-bab sebelumnya, bab ini membahas respons-respons kebijakan terhadap perbedaan-perbedaan yang semakin luas atau yang sulit dihapuskan dalam standar hidup antara daerah-daerah di dalam suatu negara yang disukai oleh pasar-pasar yang bermassa ekonomi lebih besar dan yang tidak. Sebagaimana dalam isi selanjutnya dari

Laporan ini, istilah “daerah” bersinonim dengan sebuah kawasan atau teritori subnasional, sehingga bab ini membahas perdebatan tentang “pembangunan regional” (yang juga mengacu pada “pembangunan teritorial”). Logika dan pengalaman menunjukkan bahwa para pembuat kebijakan harus menyesuaikan respons-respons mereka terhadap seberapa dahsyat tantangannya.

- *Di negara-negara di mana tenaga kerja dan modalnya memiliki mobilitas, jarak ekonomi antara daerah-daerah yang tertinggal dan yang maju harus difasilitasi terutama oleh kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial atau universal, di mana istilah “institusi” digunakan sebagai rujukan singkatnya.* Kebijakan-kebijakan ini harus memudahkan orang-orang untuk bergerak mendekati peluang. Ketika daerah-daerah yang tertinggal memiliki sedikit orang miskin dan sebagian kecil dari kemiskinan di suatu negara, upaya-upaya untuk mendorong migrasi harus menjadi perhatian utama dari kebijakan pembangunannya.
- *Di negara-negara di mana daerah-daerah yang tertinggal memiliki sejumlah besar orang-orang miskin, namun sedikit rintangan terhadap*

mobilitasnya, institusi-institusi yang meningkatkan mobilitas harus diperbanyak dengan infrastruktur yang konektif secara spasial.

Beberapa negara memiliki kepadatan populasi yang tinggi di daerah-daerah yang tertinggal—dan sejumlah besar orang miskin—namun sedikit rintangan dari segi budaya, bahasa, atau politik terhadap arus tenaga kerja dan modal. Berbagai investasi dalam infrastruktur yang meningkatkan arus berbagai produk, orang-orang, dan informasi akan membantu bagi konsentrasi ekonomi dan konvergensi spasial dalam standar hidup.

- ***Di negara-negara yang terpecah oleh penyekatan-penyekatan bahasa, politik, agama, atau etnis, berbagai intervensi yang bersasaran secara spasial mungkin diperlukan.***

Ketika daerah-daerah yang tertinggal menghadapi tantangan tiga dimensi berupa jarak yang jauh ke peluang-peluang ekonomi di daerah-daerah yang maju, kepadatan populasi yang besar, dan sejumlah besar orang miskin, beserta penyekatan-penyekatan domestik yang membatasi perpindahan tenaga kerja dan modal, institusi dan investasi infrastruktur dapat dilengkapi dengan insentif-insentif yang bersasaran guna mendorong produksi ekonomi di daerah-daerah yang tertinggal. Namun insentif-insentif ini tidak boleh berlawanan dengan sasaran-sasaran integrasi yang ingin diwujudkan melalui institusi-institusi yang menyatukan orang-orang dan infrastruktur yang menghubungkan daerah-daerah yang tertinggal dan yang maju dalam suatu negara.

Institusi, infrastruktur, dan insentif—ini merupakan tiga bagian dari suatu pendekatan kebijakan yang berhasil terhadap integrasi domestik. Dalam menentukan di antara pilihan-pilihan integrasi, pemerintah harus mempertimbangkan biaya fiskal dan biaya kesempatan dari instrumen-instrumen ini. Bab ini menyediakan sebuah kerangka pengorganisasian bagi pemerintah untuk mempertimbangkan pilihan-pilihan tersebut dan mencari kombinasi kebijakan-kebijakan yang terbaik.

Pendekatan yang baru. Pembahasan kebijakan mengenai bagaimana meningkatkan kesejahteraan di daerah-daerah yang tertinggal sering kali dimulai dengan fokus pada daerah-daerah yang tertinggal—dan penekanan pada intervensi-intervensi yang bersasaran atau “insentif-insentif” kebijakan untuk memindahkan produksi ke tempat-tempat ini. Alih-alih demikian, kebijakan-kebijakan pembangunan teritorial harus mengintegrasikan daerah-daerah yang tertinggal dengan daerah-daerah yang maju, dan pembahasan mengenai insentif-insentif yang bersasaran secara spasial harus menjadi yang terakhir—setelah mempertimbangkan kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial seperti misalnya pembagian pendapatan nasional dan pengaturan pengeluaran sosial serta inisiatif-inisiatif yang konektif secara spasial, misalnya sistem transportasi dan komunikasi. Pengalaman dari negara-negara maju dan negara-negara berkembang menunjukkan bahwa tanpa institusi-institusi dan infrastruktur-infrastruktur yang mendukung ini, insentif-insentif terbukti gagal dan mahal.

Di banyak negara, desentralisasi tanggung jawab administratif dan

fiskal telah meningkatkan peran pemerintah daerah dalam merancang dan menjalankan kebijakan-kebijakan. Sumber-sumber daya yang dialokasikan ke pemerintah daerah harus disertai dengan persetujuan untuk memastikan bahwa inisiatif-inisiatif lokal meningkatkan kesejahteraan nasional sekaligus juga kesejahteraan lokal (lihat Kotak 8.1).

Dalam menghadapi isu-isu kebijakan tersebut, bab ini memberikan jawaban untuk pertanyaan mengenai suatu permasalahan yang dihadapi oleh para pembuat kebijakan: Haruskah negara-negara berinvestasi pada orang-orang atau pada tempat-tempat? Jawabannya adalah berinvestasi pada aktivitas-aktivitas yang memproduksi imbal hasil ekonomis dan sosial yang tertinggi secara nasional. Di daerah-daerah yang maju, penekanan investasinya pada tempat-tempat—investasi-investasi yang dapat bertahan yang meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional. Di daerah-daerah yang tertinggal, penekanan investasinya pada orang-orang—investasi-investasi yang mudah bergerak yang merangsang mobilitas dan mempercepat pengentasan kemiskinan.

Orang-orang mencari peluang

Sepanjang sejarah, orang-orang telah berpindah dari tempat-tempat yang kondisi geografinya keras ke tempat-tempat yang menawarkan iklim yang lebih nyaman dan peluang-peluang ekonomi yang lebih baik. Konsentrasi orang-orang di daerah-daerah dengan lingkungan alam yang 'ramah' ini kemudian menarik berbagai aktivitas ekonomi ke tempat-tempat tersebut, yang membantu banyak orang menjadi

makmur bahkan ketika kondisi-kondisi awal yang membuat permukiman ini menarik dari sisi ekonomi tidak lagi penting. Mobilitas bukan hanya untuk mereka yang kaya. Orang-orang miskin juga berpindah ke daerah-daerah yang padat secara ekonomis—untuk mencari kehidupan yang lebih baik.

Perhatikan penyebaran orang-orang miskin di Cina saat ini (lihat Peta 8.1). Persentase orang-orang yang hidup di bawah pendapatan \$2 per hari adalah tinggi di daerah-daerah tertinggal di bagian barat Cina. Namun dihitung secara mutlak, jauh lebih banyak penduduk miskin yang tinggal di daerah pesisir bagian tenggara yang dinamis—daerah-daerah yang memimpin integrasi Cina dengan ekonomi global yang berlangsung sangat cepat. Bahkan sebelum integrasi ini terjadi, orang-orang tidak terkonsentrasi di tempat-tempat dengan lingkungan yang keras, seperti misalnya Dataran Tinggi Qinghai-Tibet dengan ketinggian 4.000 meter di atas permukaan laut, atau dataran-dataran tinggi di kawasan tengah dengan ketinggian 2.000 meter. Tanah yang rata dan iklim yang lebih hangat di sepanjang pesisir menyediakan kondisi-kondisi yang lebih baik bagi pertanian dan perdagangan.

Peta dari banyak negara juga memperlihatkan bahwa massa kemiskinan—jumlah orang miskin—dan massa ekonomi muncul di titik-titik yang sama. Jawa, daerah di Indonesia yang maju dari sisi ekonomi, sekaligus merupakan pulau yang paling banyak orang miskinnya di negara kepulauan ini. Pulau Jawa dan Bali merupakan tempat tinggal dari 21 juta orang miskin, sekitar 58 persen dari penduduk miskin di negara tersebut. Angka di pulau-pulau lainnya jauh lebih rendah: 1,3 juta di

KOTAK 8.1. *Apakah pesan-pesan kebijakan dari Laporan ini “anti-desentralisasi”? Tidak.*

Institusi-institusi yang buta secara spasial merupakan landasan dari kebijakan integrasi ekonomi yang mengusahakan tercapainya efisiensi dan pemerataan spasial. Terlepas dari di mana orang-orang tinggal, mereka harus memiliki akses yang dapat dijangkau ke layanan dasar seperti kesehatan, pendidikan, kebersihan, dan keamanan. Bagaimana layanan-layanan ini dapat diwujudkan bergantung pada kondisi setiap negara.

Desentralisasi di banyak negara telah menjadikan pemerintah daerah lebih bertanggung jawab untuk meningkatkan hasil-hasil kesejahteraan lokal. Di Vietnam pemerintah daerah bertanggung jawab untuk hampir 50 persen dari pengeluaran publik di tahun 2002, naik dari sekitar 25 persen di tahun 1992. Di Cina rasionya naik dari 67 hingga 72 persen antara tahun 1990 dan 2004.^a Di Filipina, rasionya adalah sekitar 25 persen di tahun 2002, naik dari 11 persen di tahun 1990.

Masalah-masalah mulai muncul ketika desentralisasi menghalangi pelaksanaan kebijakan yang buta secara spasial. Alih-alih mengalokasikan sumber-sumber daya untuk layanan-layanan sosial, para pembuat kebijakan di daerah mungkin cenderung

membayai pengeluaran-pengeluaran untuk aktivitas-aktivitas yang populer secara politis. Di negara yang sangat terdesentralisasi, seperti Brasil, kemajuan dalam prioritas-prioritas nasional, seperti menghapuskan buta huruf dan menyebarkan pendidikan dasar, dipantau menggunakan alokasi-alokasi pengeluaran, dengan adanya undang-undang yang menentukan bahwa 25 persen dari pendapatan negara dan pendapatan kota dari pajak dan transfer dialokasikan untuk membiayai pendidikan dasar. Namun pengamatan yang lebih dekat menunjukkan bahwa sekitar 10 persen dari kota-kota tersebut menghabiskan jumlah yang kurang dari yang direkomendasikan oleh undang-undang.^b

Berbagai investasi yang besar dan jelas merupakan tanda-tanda yang baik secara politis bagi para pemilih suara bahwa para wakil mereka sedang bekerja keras. Jadi bagaimana desentralisasi dapat konsisten dengan kebijakan yang integratif secara spasial, yang dibahas di sini?

- *Institusi*—berbagai alokasi sumber daya bagi pemerintah daerah pada awalnya dapat didasarkan pada input (pengeluaran untuk layanan publik),

tetapi harus bergerak secepat hasil-hasilnya yang layak (peningkatan dalam Indikator-indikator Pembangunan Milenium nasional).

- *Infrastruktur*—untuk memaksimalkan sinergi dari berbagai investasi infrastruktur dan untuk mengatur perdagangan antarnegara bagian secara efisien, keputusan-keputusan mengenai perancangan dan perencanaan harus dibuat bersama-sama oleh pemerintah daerah yang dipengaruhi oleh berbagai investasi dan regulasi ini.
- *Insentif*—meskipun pemerintah daerah mungkin paling cocok untuk menilai potensi perekonomian lokal, keputusan mengenai *tempat* sasaran dari insentif-insentif haruslah menjadi otoritas nasional yang dapat memprioritaskan sumber-sumber daya untuk mempercepat pertumbuhan secara menyeluruh. Bagaimana program-program ini diimplementasikan dapat diputuskan secara lokal.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

a. Biro Statistik Nasional, Cina, 2005.

b. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2004.

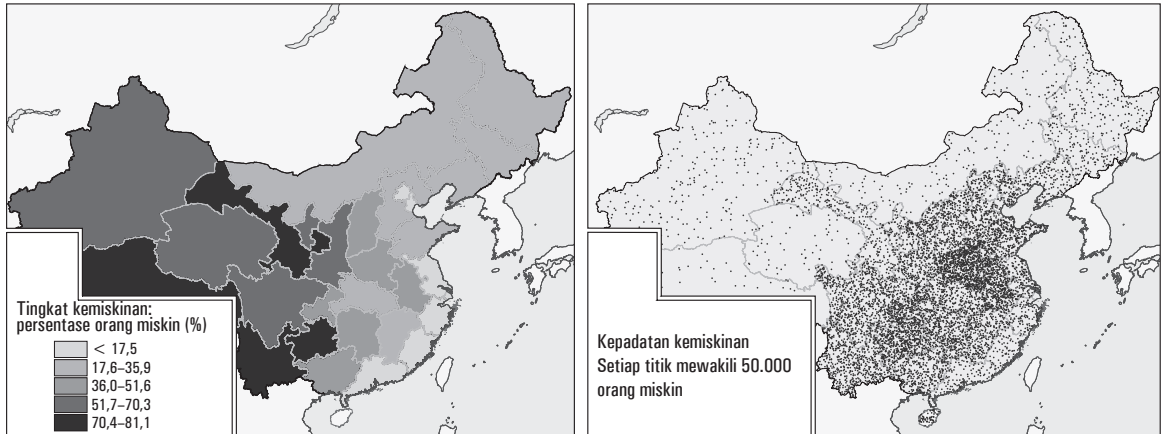
Kalimantan; 2,6 juta di Sulawesi; 2,7 juta di Nusa Tenggara, dan 1 juta di Papua. Bab 2 memperlihatkan bahwa Honduras dan Vietnam memiliki distribusi geografis yang sama (saling tumpang tindih) atas produksi ekonomi dan orang-orang miskin.

Dengan menggunakan resolusi geografis yang lebih tajam, distribusi populasi yang sama dapat menjadi jelas *di dalam* daerah-daerah tertinggal. Bagian timur laut Brasil merupakan daerah termiskin di negara itu. Pendapatan per kapita di bagian tenggara adalah 2,9 kali dari bagian timur laut di tahun 1939, dan 2,8 kali di tahun 1992. Delapan dari sepuluh daerah termiskin berada di timur laut, dua sisanya berada di utara.¹

Tingkat kemiskinan jelas sangat tinggi di daerah rural di sebelah timur laut dan daerah Amazon (lihat Peta 8.2). Akan tetapi bahkan di timur laut, massa dan konsentrasi kemiskinannya—jumlah orang miskin per kilometer persegi—jauh lebih tinggi dalam aglomerasi-aglomerasi yang tinggi urbanisasinya, yang dekat dengan pesisir, mulai dari daerah-daerah yang tertinggal di timur laut sampai sepanjang kawasan-kawasan dinamis di Rio de Janeiro dan Sao Paulo di tenggara.²

Di beberapa negara, kekuatan-kekuatan pasar yang mendorong mobilitas faktor tidaklah begitu kuat. Massa ekonomi dan massa kemiskinannya hampir tidak sebanyak di negara-negara

Peta 8.1 Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di daerah pedalaman Cina bagian barat, tetapi jumlah orang miskin terbanyak adalah di dekat kepadatan ekonomi di bagian timur



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: Tingkat kemiskinan dan jumlah orang miskin dihitung berdasarkan garis kemiskinan \$2 per hari pada tahun 2002.

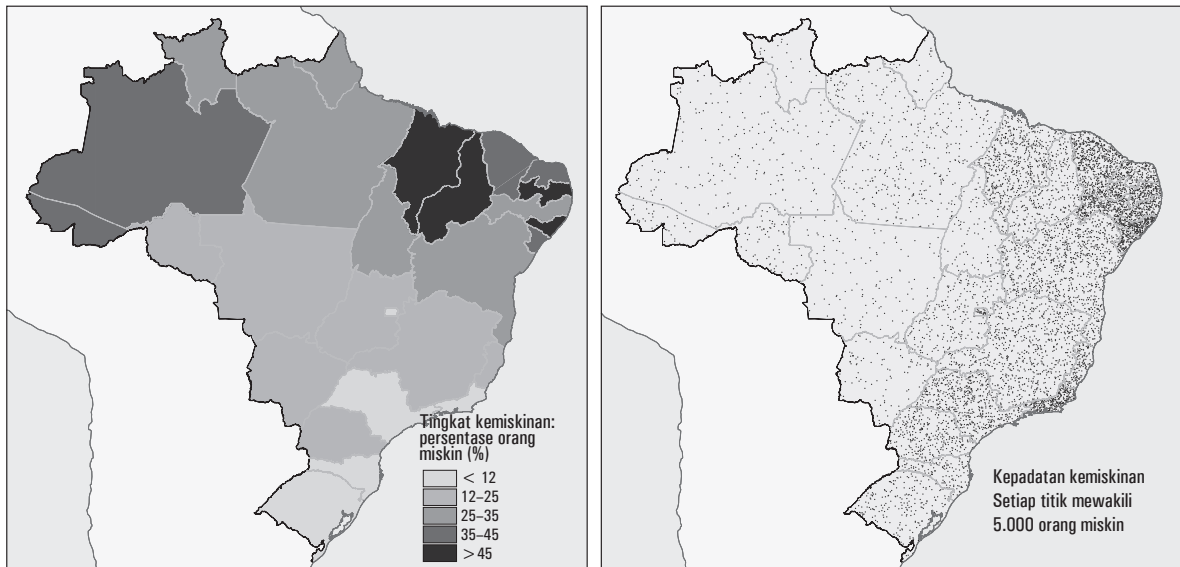
seperti Cina dan Honduras. Perhatikan India, di mana lebih dari 400 juta orang miskin tinggal di “negara-negara bagian yang tertinggal” di bagian utara-tengah dari negara ini, yang mencakup—dengan menggunakan garis kemiskinan negara—60 persen dari orang-orang miskin di seluruh India (lihat Peta 8.3).³ Mobilitas tenaga kerja dari daerah-daerah ini yang telah dibatasi sehubungan dengan penyekatan etnolinguistik dan penyekatan berdasarkan kasta, mungkin membuat orang-orang cenderung untuk tinggal di “komunitas-komunitas” mereka sendiri.

Orang-orang menempati daerah-daerah yang tertinggal ini bukan tanpa alasan. Dengan tanah yang subur dan hubungan internal yang baik, dataran Indo-Gangetic yang subur menarik banyak orang. Daerah-daerah ini secara historis berada di antara lokasi-lokasi yang paling dinamis di India ketika negara tersebut berkontribusi sekitar seperempat dari produk domestik bruto (PDB) dunia, antara tahun 1600 dan 1700.⁴ Akan tetapi “peristiwa-peristiwa buruk” dalam sejarah, seperti meminta tanggung jawab para pemilik tanah untuk membayar pajak tanah kepada kerajaan

Inggris di daerah-daerah tersebut, mengikis produktivitas agrikultural dan investasi infrastruktur.⁵ India saat ini sedang mengintegrasikan dirinya kembali ke dalam perekonomian dunia, yang menghasilkan dinamisme ekonomi di daerah-daerah pesisir dan daerah-daerah metropolitannya. Daerah-daerah ini menawarkan akses yang baik ke input-input antara serta pasar-pasar domestik dan internasional, yang menyediakan berbagai layanan publik lokal yang dapat diandalkan dan berkualitas tinggi, serta memiliki lingkungan bisnis yang kondusif bagi usahawan. Sekitar setengah dari investasi manufaktur di tahun 2005 terkonsentrasi pada hanya 10 dari 3.000 kota lebih di India. Kota-kota inilah yang menawarkan akses ke pasar-pasar domestik dan internasional.⁶

Haruskah para pembuat kebijakan saat ini mencoba untuk mengoreksi peristiwa-peristiwa buruk dalam sejarah dengan menghidupkan kembali berbagai investasi di daerah-daerah yang tertinggal dan menolong mereka mendapatkan kembali kejayaan masa lalunya? Atau haruskah mereka mempercepat integrasi India dengan perekonomian global dan menolong orang-orang di daerah-daerah

Peta 8.2 Tingkat kemiskinan yang tinggi berada di bagian Timur Laut dan daerah Amazon di Brasil, tetapi rakyat miskinnya berkumpul di daerah-daerah sepanjang pesisir



Sumber: Tingkat kemiskinan pada tingkat negara bagian oleh Phillippe G. Leite, berdasarkan Brazil Household Budget Survey (*Pesquisa de Orcamentos Familiares*) 2002–2003 (lihat Bank Dunia 2007c).

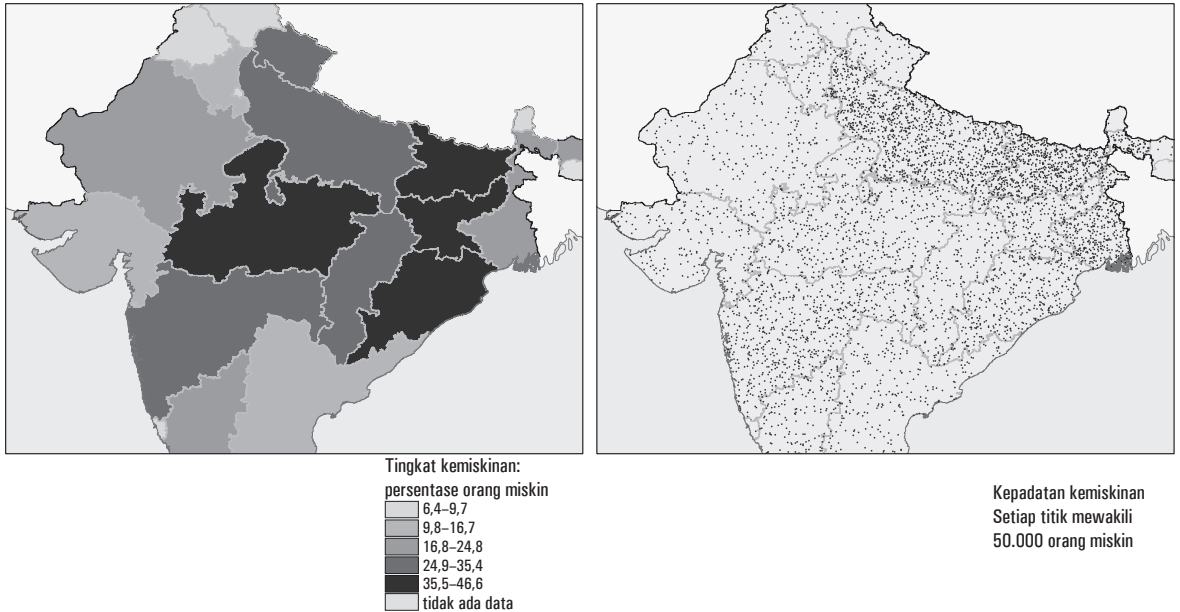
tertinggal untuk mengambil keuntungan dari kesempatan-kesempatan baru di tempat-tempat dengan kepadatan ekonomi yang lebih besar?

Pembahasan kebijakan nasional India pada pertengahan dekade 1970-an berfokus pada peningkatan pertumbuhan yang seimbang secara spasial untuk membangkitkan kembali daerah-daerah yang tertinggal dengan sektor keuangan yang disubsidi, investasi yang disubsidi, infrastruktur industri, dan lisensi industri preferensial. Program pembangunan lima tahun India yang terakhir mengakui kegagalan-kegagalan dari lisensi industri dan inkonsistensinya dengan pertumbuhan. Pembahasannya saat ini lebih mengarah pada integrasi serta pergeseran terhadap peningkatan kesehatan dan pendidikan yang lebih baik di daerah-daerah yang tertinggal, bersama-sama dengan investasi infrastruktur antarkawasan yang menghubungkan daerah timur-laut yang terpencil dengan pasar-pasar di seluruh India.⁷ Kebijakan-kebijakan

pembangunan regional yang sama telah diimplementasikan di negara-negara lain dengan berbagai penyekatan internal sepanjang garis-garis agama atau etnis, seperti di Nigeria dan Etiopia.

Kebijakan-kebijakan yang ditujukan untuk mengurangi penyekatan-penyekatan seperti itu telah memperkuat suatu kecenderungan alamiah dari orang-orang untuk mencari tempat-tempat yang menawarkan peluang ekonomi yang lebih baik. Ambil contoh unifikasi Jerman yang telah banyak diteliti, yaitu suatu penyatuan dua perekonomian yang pertukaran barang dan faktornya sedikit serta mendorong orang-orang untuk bergerak dari timur ke barat. Peluang ini mencuat pada musim panas 1989, ketika orang-orang dapat meninggalkan Jerman Timur melalui Hungaria. Dan dengan runtuhnya Tembok Berlin pada tanggal 9 November 1989, migrasi langsung dari Jerman Timur ke Jerman Barat menjadi mungkin dilakukan. Dengan terbukanya perbatasan itu, 800.000 orang meninggalkan daerah timur

Peta 8.3 Baik tingkat kemiskinan maupun massa kemiskinan nilainya tinggi di beberapa negara bagian yang terbelakang di India



Sumber: Berdasarkan estimasi angka kemiskinan tahun 2004-05 dari Komisi Perencanaan, Pemerintah India.

Catatan: Tingkat kemiskinan dan jumlahnya di tingkat negara bagian didasarkan pada jumlah kaum urban dan rural yang miskin di tahun 2004–2005, yang dihitung dengan menggunakan garis-garis kemiskinan yang berbeda.

ke daerah barat pada tahun 1989 dan 1990. Jumlah ini sama dengan 5 persen dari populasi di Jerman Timur (lihat Kotak 8.2).⁸ Jelas sekali bahwa unifikasi Jerman mengawali suatu gerakan menuju kepadatan. Peristiwa ini menunjukkan bahwa dengan mengurangi jarak ke kepadatan ekonomi, kemakmuran rakyat meningkat, dan mobilitas tenaga kerja adalah mekanisme alamiah yang paling kuat untuk hal ini.

Negara-negara mempunyai kesatuan

Banyak negara memiliki perbedaan-perbedaan spasial dalam produksi dan kemiskinan, sebagian besar karena adanya jarak ekonomi antara daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal, sekaligus karena penyekatan-penyekatan akibat perbedaan politik, etnis, agama, dan bahasa. Dan semua negara mempunyai kesatuan, dengan cara

mengurangi hambatan-hambatan dari penyekatan-penyekatan internal. Jika kita ulas undang-undang dasar dari 20 negara berkembang, kita lihat bahwa mendukung kesatuan—mengurangi penyekatan-penyekatan—adalah suatu sasaran politik yang penting (lihat Kotak 8.2). Di Nigeria suatu artikel penting mengenai kesatuan adalah rakyat tidak akan didiskriminasikan oleh jenis kelamin, agama, tempat lahir, etnis, ataupun bahasa. Di India, Artikel 16 dari undang-undang dasarnya menyatakan bahwa “tidak ada seorang warga negara pun, hanya berdasarkan pada agama, ras, kasta, jenis kelamin, keturunan, tempat lahir, tempat tinggal atau sejenisnya, yang dapat dilarang untuk, atau didiskriminasikan untuk, mendapatkan jabatan atau pekerjaan di Negeri ini.” Untuk sebagian besar, undang-undang dasar tidak menjadikan *tempat-tempat* sebagai yang utama—

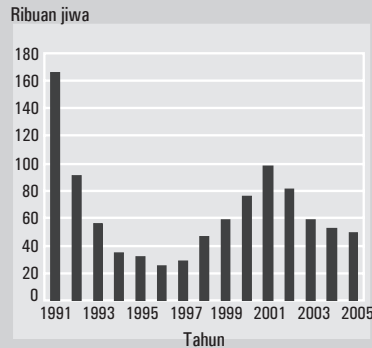
KOTAK 8.2. Integrasi Jerman: konvergensi dan konsentrasi dengan tenaga kerja yang bermobilitas

Dengan jatuhnya Tembok Berlin tahun 1989, migrasi langsung dari Jerman Timur ke Jerman Barat menjadi mungkin untuk dilakukan. Terbukanya perbatasan ini membuat 400.000 orang meninggalkan bagian timur untuk pindah ke barat pada tahun 1989, dan pada tahun 1990, sekitar 5 persen dari populasi Jerman Timur (lihat figur di samping kiri). Di tahun-tahun berikutnya, pendapatan mulai mengalami konvergensi dan kemudian prosesnya melamban. Di tahun 2001, resesi di Jerman lagi-lagi mengakibatkan 100.000 orang meninggalkan bagian timur untuk pindah ke barat. Sampai tahun 2007 lebih dari 1,7 juta orang telah meninggalkan bagian timur (dari sekitar 17 juta jiwa pada saat runtuhnya Tembok Berlin).

Migrasi menyebabkan satu hasil yang dapat ditebak: pendapatan menjadi lebih setara di antara kedua daerah tersebut (lihat figur di samping kanan). Sementara distribusi pendapatan di seluruh negeri pada tahun 1992 jelas-jelas berperilaku bimodal (memiliki dua puncak), dengan wilayah-wilayah di timur

Migrasi dari Jerman Timur ke Jerman Barat menjadi mungkin setelah runtuhnya Tembok Berlin

Migrasi neto dari Jerman Timur ke Jerman Barat, 1991–2005

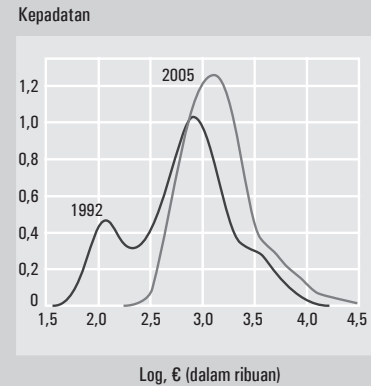


Sumber: Federal Statistical Office Germany 2007.

masih berada di sebelah kiri distribusinya, jarak ekonomi mereka ke wilayah-wilayah di barat telah memendek.

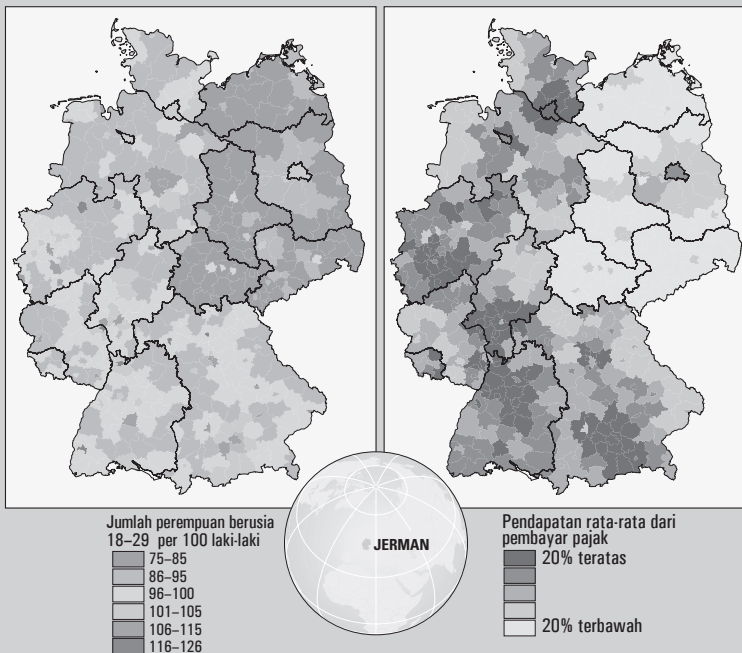
Konvergensi dalam pendapatan juga telah memunculkan beberapa hasil yang mengejutkan. Hampir seluruh wilayah yang

Konvergensi pendapatan di wilayah-wilayah Jerman dapat diamati pada tahun 1992 hingga 2005



Sumber: Holzmann, Priebe, dan Vollmer 2008.

Kaum perempuan pindah ke barat untuk mencari peluang ekonomi: di tahun 2003, terdapat lebih sedikit perempuan per 100 laki-laki di bagian timur negara ini (kiri), dan pendapatan pembayar pajak lebih tinggi di bagian barat (kanan)



Sumber: Kroehnert, Medicus, dan Kinglolz 2006.

Sumber: Federal Statistics Office of Germany.

memiliki lebih banyak kaum perempuan muda ketimbang laki-lakinya adalah daerah-daerah yang dinamis ekonominya di Jerman, yang juga memiliki institusi-institusi pendidikan tinggi yang lebih baik (lihat peta di bawah ini). Di tahun 2004, dalam kelompok usia 18–29, hanya terdapat 90 perempuan untuk setiap 100 laki-laki di Jerman Timur (termasuk Berlin).

Mengapa para perempuan di Jerman Timur pindah ke daerah-daerah yang dinamis ekonominya, sementara para laki-laki tinggal di daerah-daerah tertinggal? Ada dua penjelasan. Pertama, para perempuan pada umumnya lebih berhasil di sekolah dan pendidikan tinggi, yang membuat mereka lebih mudah untuk belajar atau mencari pekerjaan di bagian-bagian yang lebih dinamis ekonominya di Jerman. Kedua, perempuan lebih sulit mendapatkan pekerjaan yang menarik di daerah-daerah yang tertinggal dibandingkan laki-laki, karena daerah-daerah tersebut biasanya didominasi oleh pekerjaan-pekerjaan kaum laki-laki di bidang pertanian, manufaktur, dan konstruksi.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan Kroehnert dan Vollmer 2008.

melainkan berfokus pada kemakmuran dan kesatuan *rakyat* (lihat Kotak 8.3).

Kesatuan tidaklah berarti keseragaman. Moto nasional India, misalnya, adalah “kesatuan dalam keberagaman.” Namun di banyak negara, para pembuat kebijakan telah memandang keseragaman sebagai cara yang utama untuk mencapai kesatuan. Kebijakan Uni Eropa dalam mengintegrasikan negara-negara anggota yang baru mengupayakan terciptanya “kohesi.” Akan tetapi kohesi—atau kesatuan—yang dijadikan sasaran ini diupayakan melalui kebijakan-kebijakan untuk konvergensi. Sasaran-sasaran dari konvergensi meliputi eliminasi disparitas-disparitas teritorial dalam pembangunan ekonomi (kohesi ekonomi) dan dalam akses ke tenaga kerja dan pendapatan (kohesi sosial). “Kohesi” ini disesuaikan dengan kebijakan regional Uni Eropa (UE), yang mengalokasikan 60 persen dari pendanaannya untuk mendukung daerah-daerah yang pembangunannya kurang (kurang dari 75 persen PDB per kapita rata-rata di UE).⁹

Dengan mengambil bagian sekitar 35 persen dari pembelanjaan total Uni Eropa, kebijakan kohesi UE diwujudkan ke dalam praktiknya melalui dana-dana struktural (90 persen pembelanjaan) dan dana kohesi (10 persen sisanya). Paket Agenda 2000 bernilai €236 miliar, dengan €195 miliar untuk dana struktural; €18 miliar untuk dana kohesi bagi Yunani, Irlandia, Portugal, dan Spanyol; serta €22 miliar untuk negara-negara anggota yang baru, setelah keanggotaan mereka disepakati pada tahun 2004.¹⁰ Sasaran dari Agenda 2000 mencakup pembangunan dan penyesuaian struktural untuk daerah-daerah tertinggal, pembangunan daerah-daerah perbatasan dan daerah-daerah yang industrinya sedang mengalami kemunduran, serta adaptasi

dan modernisasi dari sistem pendidikan dan pelatihan.¹¹ Kebijakan kohesi ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja ekonomi dari daerah-daerah tertentu dan membantu mereka mengejar ketertinggalannya dari bagian lain di Uni Eropa.

Alokasi sumber daya pada skala ini guna mendukung integrasi mungkin mencerminkan preferensi-preferensi redistribusi dari negara-negara anggota (khususnya negara-negara anggota yang membiayainya), tetapi apakah kebijakan-kebijakan ini merangsang pertumbuhan secara keseluruhan? Apakah mereka membayar untuk jenis-jenis aset yang “salah”? Penelitian akademik menunjukkan bahwa kebijakan-kebijakan tersebut tidak sesuai untuk memaksimalkan pertumbuhan ekonomi agregat karena mereka mencoba mendorong terciptanya kesetaraan spasial, dan bukan aglomerasi. Mereka juga tidak benar-benar sesuai untuk membuat daerah-daerah tertinggal dapat mengejar. Kebijakan-kebijakan kohesi tradisional, yang menyediakan infrastruktur “keras” dan bantuan kepada perusahaan-perusahaan, tampaknya sulit untuk meningkatkan kompetitivitas dari daerah-daerah tertinggal.¹² Bergerak menjauh dari program-program ini untuk mendukung program-program pendidikan dan pembangunan institusional adalah langkah yang lebih baik.

Mencoba menggunakan instrumen yang sama untuk melakukan dua jenis tantangan sekaligus (konvergensi internal dan eksternal) kemungkinan besar akan membuat kebijakan tersebut kehilangan fokusnya. Laporan keempat UE mengenai kohesi ekonomi dan sosial menyediakan suatu penilaian yang jujur mengenai konvergensi di seluruh kawasannya dan di dalam negara-negarannya secara

KOTAK 8.3. *Berbagai undang-undang mengupayakan terciptanya kesatuan, bukan keseragaman*

Undang-undang berbagai negara mencerminkan evolusi dari wacana politik di banyak negara dan mendefinisikan interaksi-interaksi antara negara dan warga negaranya. Dengan mengulas singkat undang-undang 20 negara berkembang^a kita ketahui bahwa semuanya menekankan kesatuan nasional sebagai suatu sasaran nasional yang penting. Keseragaman dalam hasil-hasil ekonomi di seluruh daerah disebut hanya dalam satu undang-undang—yaitu di Brasil. Akses dunia ke pendidikan dasar dan perawatan kesehatan yang mendasar merupakan mandat konstitusional di banyak negara.

Ringkasan dari beberapa artikel konstitusional dari tiga negara di Afrika menggarisbawahi pentingnya nilai kesatuan nasional dan integrasi bagi masyarakat:

Nigeria: “Moto dari Republik Federasi Nigeria adalah Kesatuan dan Keyakinan, Perdamaian dan Kemajuan.” Artikel 15 (2)—“Dengan demikian, integrasi nasional harus diupayakan secara aktif, sedangkan diskriminasi atas dasar tempat lahir, jenis kelamin, agama, status, etnis ataupun bahasa atau ikatan lainnya adalah terlarang.” Artikel

15 (3)—“Untuk tujuan mewujudkan integrasi nasional, adalah tugas Negara untuk: (a) menyediakan fasilitas yang memadai untuk dan mendorong mobilitas bebas dari orang-orang, barang dan jasa di seluruh Federasi; (b) mengamankan hak-hak tinggal yang penuh bagi setiap warga negara di semua bagian Federasi ini.”

Pantai Gading: Artikel 30—“Republik Pantai Gading akan menjadi satu dan tidak terpecahkan, sekuler, demokratis dan sosial. Republik ini akan mengupayakan kesetaraan di hadapan hukum bagi semua orang tanpa perbedaan dalam hal asal-usul, ras, jenis kelamin atau agama. Negara ini menghormati semua kepercayaan.” Prinsipnya adalah: “Pemerintahan dari rakyat, oleh rakyat, dan untuk rakyat.”

Uganda: Artikel 3—“(i) Semua badan Negara dan rakyat Uganda harus mengupayakan kesatuan, perdamaian dan stabilitas nasional. (ii) Semua upaya ini harus dibuat untuk menyatukan semua rakyat Uganda selain pada saat yang bersamaan juga menghargai adanya keberagaman dalam hal etnis, agama, ideologi, politik, dan budaya.”

Undang-undang Brasil berusaha mewujudkan pembangunan ekonomi yang seimbang secara regional, dengan menentukan beberapa panduan untuk mendorong arus modal ke daerah-daerah tertinggal. Pengejawantahan dari panduan-panduan ini pada praktiknya tidak menghasilkan keuntungan ekonomi yang diharapkan. Dan program-programnya sangatlah tinggi biayanya. Constitution Funds—suatu program pembangunan ekonomi regional yang terkemuka—menyediakan kredit bersubsidi senilai lebih dari \$10 miliar antara 1990 dan 2002 untuk membantu perusahaan-perusahaan yang bertempat di daerah-daerah tertinggal. Seberapa tidak efektifnya intervensi-intervensi ini dievaluasi di bagian lain dalam bab ini.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009; berdasarkan ulasan mengenai undang-undang dari 20 negara berkembang.

a. Negara-negaranya adalah Argentina, Bolivia, Brasil, Kolombia, dan Meksiko (Amerika Latin); Pantai Gading, Ghana, Nigeria, dan Uganda (Afrika); Bangladesh, India, Nepal, dan Pakistan (Asia Selatan); Kazakhstan, Polandia, dan Federasi Rusia (Asia Tengah dan Timur); Cina, Indonesia, dan Filipina (Asia Timur dan Pasifik); serta Republik Arab Mesir (Timur Tengah dan Afrika Utara).

tersendiri.¹³ Antara tahun 1995 dan 2004, terdapat kecenderungan dari konvergensi agregat di UE, dengan negara-negara anggota yang baru, dengan angka PDB per kapita yang rendah, tumbuh lebih cepat daripada rata-rata UE-27. Akan tetapi pada tingkat regional dalam Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS) 2 yang lebih terpecah-pecah—daerah-daerah subnasional yang lebih besar daripada satuan-satuan administratif di kebanyakan negara—hasil-hasilnya menunjukkan rendahnya efektivitas dari intervensi berarah dalam meningkatkan kinerja ekonomi dari daerah-daerah tertinggal. Untuk negara-negara UE-15 yang lebih makmur, jumlah penduduk di kawasan-kawasan tertinggal tetap relatif sama, yaitu 32 juta, sekitar 8 persen dari

total. Ketika kita memperhitungkan negara-negara anggota barunya, terdapat suatu konvergensi internasional dalam pendapatan per kapita. Namun konsentrasi dari produksi ekonomi di dalam negara-negara anggota—baru dan lama—telah meningkat, dipimpin oleh kekuatan-kekuatan pasar yang mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat di daerah-daerah majunya. Ternyata pendapatan per kapita di beberapa daerah di beberapa negara anggota yang baru—Bratislavský kraj di Republik Slovakia, Közép-Magyarország di Hungaria, Mazowieckie di Polandia, dan Zahodna Slovenija di Slovenia—telah meningkat menjadi lebih dari 75 persen rata-rata UE.

Irlandia mengambil pendekatan yang berbeda dalam memanfaatkan

dana-dana UE. Alih-alih mencoba menggunakan dana-dana UE untuk mengejar ketertinggalan internasional dan untuk menyebarkan produksi ekonomi secara domestik, Irlandia berfokus hanya pada satu sasaran—pertumbuhan ekonomi nasional. Dari salah satu negara termiskin di Eropa, Irlandia kini merupakan salah satu negara terkaya (lihat Kotak 8.4). Antara tahun 1991 dan 1998, Irlandia hanyalah salah satu kawasan untuk tujuan-tujuan dalam dukungan Objective One dari UE.¹⁴ Ketika telah melewati batas 75 persen itu, di bulan Juli 1999, Irlandia membentuk dua “dewan” regional—Border-Midland-Western dan Southern-Eastern. Akan tetapi konsentrasi spasial dari produksi ekonomi telah meningkat di Irlandia, relatif terhadap Yunani, Portugal, dan Spanyol, tiga negara kohesi lainnya.¹⁵

Sebuah kerangka kerja kebijakan untuk mengintegrasikan daerah-daerah maju dengan daerah-daerah tertinggal

Orang-orang mencari peluang, dan negara-negara mengupayakan kesatuan. Kebijakan-kebijakan yang mengintegrasikan daerah-daerah maju dengan daerah-daerah tertinggal dapat membantu keduanya. Bagian ini membahas suatu kerangka kerja yang dapat memandu pembuatan kebijakan. Kerangka kerja ini mengajukan suatu kombinasi yang terkalibrasi dari institusi, infrastruktur, dan insentif untuk menjawab tantangan-tantangan domestik dari kepadatan, jarak, dan penyekatan. Jika digunakan dengan baik, kombinasi dari berbagai upaya ini dapat membantu negara-negara meraih keuntungan ekonomi dari meningkatnya konsentrasi aktivitas ekonomi, dan juga

imbalan-imbalan sosial, politik, dan ekonomi yang terkait dengan konvergensi standar hidup antara daerah-daerah maju dan daerah-daerah tertinggal.

Para pembuat keputusan, yang terkadang memandang konsentrasi ekonomi tidak konsisten dengan kesetaraan spasial dalam standar hidup, telah mencoba untuk mengurangi konsentrasi melalui intervensi-intervensi yang bersasaran spasial. Banyak pemerintahan yang memerangi kekuatan-kekuatan pasar yang mendorong terciptanya konsentrasi orang-orang di tempat-tempat yang padat ekonominya. Program transmigrasi Indonesia mencoba untuk merelokasi orang-orang dari pulau Jawa yang sangat padat penduduk ke daerah-daerah yang jarang penduduknya yaitu Kalimantan, Papua, Sulawesi, dan Sumatra. Pada puncaknya antara tahun 1979 dan 1984, 535.000 keluarga atau sekitar 2,5 juta orang direlokasikan. Sasarannya adalah mendukung “pembangunan demografis yang seimbang” dan mengurangi kemiskinan dengan cara memberikan lahan dan peluang ekonomi baru bagi orang-orang yang miskin dan tidak memiliki lahan. Namun program tersebut hampir tidak mengurangi populasi di Jawa sama sekali, sementara biayanya yang tinggi juga tidak mampu mengatasi kemiskinan di kalangan kaum migrannya.¹⁶

Sepenuhnya mengandalkan intervensi-intervensi yang bersasaran spasial adalah suatu kesalahan umum. Akan jauh lebih baik jika mengandalkan institusi-institusi yang kerjanya jauh lebih tenang. Di Prancis, konsentrasi massa ekonomi dan konvergensi pendapatan siap pakai antara daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal telah terjadi bersamaan, menghasilkan suatu “efek gunting” dalam geografi dari

KOTAK 8.4. Satu instrumen untuk satu sasaran: Irlandia menggunakan dana UE untuk konvergensi internasional

Antara 1977 dan 2000, PDB per kapita Irlandia tumbuh dari 72 persen dari rata-rata UE menjadi 116 persen. Ada apa di balik kesuksesan Irlandia ini?

Sejak bergabung di Uni Eropa tahun 1973, Irlandia mendapatkan kira-kira €17 miliar dalam Dana Struktural dan Kohesi UE hingga akhir tahun 2003. Dalam dua tahap pertama dari pendanaan UE, seluruh negara ini diklasifikasikan sebagai daerah Objective One. Antara 1993 dan 2003 dana kohesi ini membiayai 120 proyek infrastruktur yang memakan biaya sekitar €2 miliar.^a Pemilihan proyek-proyeknya didasarkan pada rancangan pembangunan nasional, yang berfokus pada investasi dalam infrastruktur ekonomi yang merangsang pertumbuhan ekonomi nasional jangka panjang. Hal-hal yang termasuk di dalamnya adalah investasi di daerah-daerah maju dan investasi dalam menghubungkan daerah-daerah yang tertinggal dengan yang maju seperti M50 (Dublin Ring Road), M1 (Dublin-Belfast), dan perbaikan-perbaikan di N4 (Dublin-Sligo), N7 (Dublin-Limerick), dan N11 (Dublin-Rosslare).

Bangsa Irlandia juga berinvestasi dalam pendidikan, pelatihan, dan pembelajaran seumur hidup di seluruh Irlandia untuk memberikan lingkungan bisnis yang baik di seluruh negeri kepada investor. Dengan angkatan kerjanya yang terampil dan logistik yang baik, Irlandia telah menjadi tujuan yang populer bagi perusahaan-perusahaan Amerika yang ingin menjangkau pasar-pasar di Eropa. Di tahun 2004, perusahaan-perusahaan

Amerika yang berbasis di Irlandia mengekspor barang dan jasa senilai \$55 miliar, yang sebagian besarnya ditujukan untuk Eropa.

Konvergensi yang cepat di Irlandia ke arah pendapatan dari negara-negara yang memimpin Eropa disertai juga oleh meningkatnya konsentrasi spasial dari aktivitas ekonomi. Dibandingkan negara kohesi lainnya—Yunani, Portugal, dan Spanyol—konsentrasi ekonomi di Irlandia naik jauh lebih cepat (lihat figur di bawah ini). Namun pendapatan per kapitanya juga tumbuh lebih cepat. Di tahun 1997 Yunani, Irlandia, dan Spanyol memiliki pendapatan per kapita sekitar \$9.000; Portugal sekitar \$6.000. Pada tahun 2002, pendapatan di Portugal kira-kira \$11.000, sementara di

Yunani dan Spanyol mendekati \$15.000. Pendapatan per kapita Irlandia telah naik menjadi \$27.500.

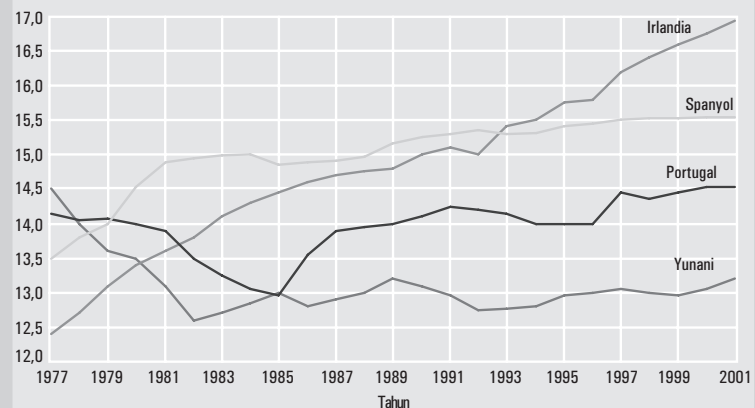
Sekarang, hampir seluruh kawasan di negara-negara anggota yang baru di Eropa Timur berhak mendapatkan dukungan finansial dari Uni Eropa. Mereka harus mencontoh dari orang-orang Irlandia: menggunakan dana ini untuk konvergensi internasional dan bukan—hingga tahapan-tahapan akhir—untuk pertumbuhan ekonomi yang seimbang secara spasial di dalam perbatasan negaranya.

Sumber: Dall'Erba 2003, Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

a. National Development Plan (NDP) Irlandia, 2000–2006.

Seiring pendapatan di Irlandia tumbuh dengan cepat, konsentrasi ekonomi dalam negerinya juga meningkat

Logaritma natural dari variansi



Sumber: Dall'Erba 2003, Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

produksi dan pendapatan siap pakai (lihat Figur 8.1).¹⁷ Dampaknya tampak tidak didorong oleh intervensi yang berfokus secara spasial, melainkan oleh pajak penghasilan progresif, keamanan sosial, dan tunjangan pengangguran, yang sifatnya “universal” atau buta secara spasial. Meskipun ruang tidak diperhitungkan secara eksplisit dalam kebijakan-kebijakan seperti itu, dampak-dampak serta hasil-hasilnya dapat

berbeda jauh di berbagai lokasi yang berbeda. Sebagai dasar dari integrasi ekonomi, “institusi-institusi” seperti itu menangkap manfaat-manfaat dari konsentrasi produksi secara spasial dan menimbulkan konvergensi dalam standar hidup.

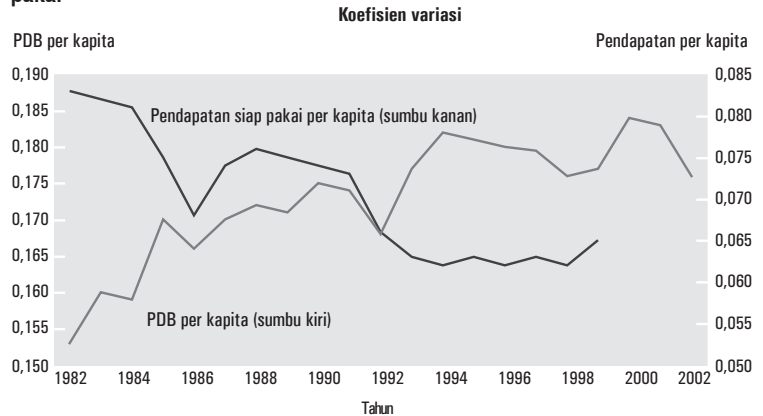
Bahkan di UE secara keseluruhan, ketidaksetaraan yang meningkat dari pendapatan pasar antara 1985 dan 1995 dapat dipulihkan sebagian oleh kebijakan

pajak progresif dan kebijakan transfer. Peningkatan dalam pendapatan tenaga kerja terampil dimoderasi oleh pajak yang lebih tinggi, dan mereka yang tidak terampil dibantu oleh transfer.¹⁸ Begitu pula, struktur pajak progresif di Amerika Serikat (AS) mengurangi disparitas dalam pendapatan siap pakai di seluruh negara bagian, sementara produksi menjadi lebih terkonsentrasi, kendati pengaruhnya sangat beragam dalam waktu yang berbeda, karena kebijakan-kebijakan pemerintah berubah (lihat Kotak 8.5).

Pengalaman UE dan AS dalam mengatasi kesetaraan spasial dengan sistem pajak spasial adalah sesuatu yang perlu dicontoh. Kaum skeptis mungkin menentanginya dengan berpendapat bahwa cakupan dari sistem pajak ini tergolong rendah di negara-negara berkembang dan bahwa administrasi pajak yang lemah serta tersebar luasnya informalitas dalam perekonomiannya akan mengurangi manfaat-manfaat potensial dari pajak progresif. Akan tetapi perlu diingat bahwa sekitar satu abad lampau, ketika sistem pajak ini mulai diperkenalkan, Amerika Serikat menunjukkan banyak atribut dari negara berkembang di masa sekarang. Populasinya kebanyakan rural, dengan hanya 28 persennya tinggal di daerah-daerah metropolitan pada tahun 1910.¹⁹ Upah adalah \$0,72 per jam dalam industri mobil tahun 1925.²⁰ Cakupan pajak dan pendapatannya rendah, dengan hanya 10 persen dari rumah tangga yang mengisi laporan pajak mereka tahun 1916; sekarang ini rasionya adalah 93 persen.

Suatu bukti dari negara-negara berkembang menunjukkan fakta bahwa redistribusi pendapatan melalui suatu sistem pajak progresif adalah sesuatu yang sulit, dan bahwa penentuan sasaran

Figur 8.1 Prancis mendapatkan keuntungan dari naiknya konsentrasi produksi ekonomi dan turunnya disparitas spasial dalam pendapatan siap pakai



Sumber: Martin 2005.

dari pembelanjaan berdasarkan tingkat pendapatan perorangan atau rumah tangga dan tingkat pajak rata-rata adalah lebih penting untuk distribusi penghasilan pasca-transfer. Oleh karena itu, sistem pajak proporsional yang hasilnya tinggi mungkin akan menghasilkan dampak penyetaraan yang lebih besar daripada sistem pajak progresif yang hasilnya rendah.²¹ Akan tetapi tidak banyak justifikasi bagi negara-negara berpendapatan menengah-atas jika mereka tidak mempertimbangkan untuk menjalankan sistem-sistem yang buta secara spasial.

Pajak dan kebijakan transfer yang buta secara spasial akan membentuk landasan dari kebijakan publik untuk mengintegrasikan negara secara spasial dan membantunya mengambil keuntungan dari konvergensi dan konsentrasi. Akan tetapi kebijakan-kebijakan ini mungkin tidak memadai. Bergantung pada kondisi-kondisinya, negara-negara memerlukan instrumen-instrumen yang lebih beragam untuk integrasi domestik. Tantangan dari integrasi ekonomi dapat dilihat sebagai tantangan untuk mengurangi jarak antara orang-orang—khususnya rakyat miskin—dan peluang ekonomi.

KOTAK 8.5. Pajak untuk melawan ketidaksetaraan spasial? Sistem pajak penghasilan pemerintah federal AS

Suatu sistem pajak penghasilan progresif di AS telah mengurangi ketidaksetaraan dalam pendapatan masyarakat. Dampak yang tidak disangka-sangkanya adalah mengurangi ketidaksetaraan pendapatan di berbagai negara bagian. Ini menunjukkan bahwa kebijakan yang buta secara spasial dapat menjadi suatu instrumen yang tajam untuk mengurangi berbagai ketidaksetaraan spasial.

Data dari Internal Revenue Service menunjukkan seberapa banyak pajak penghasilan telah mengurangi ketidaksetaraan spasial. Untuk melihatnya, pertama-tama, penghasilan sebelum pajak dari persentil teratas para pembayar pajak di setiap negara bagian dibagi dengan pendapatan perorangan di AS, sebagaimana diterbitkan oleh Bureau of Economic Analysis. Berikutnya, rasio penyebaran pendapatan yang sama ini dihitung dengan menggunakan penghasilan setelah

pajak. Kemudian, dihitunglah penurunan dalam persentase antara rasio penghasilan sebelum pajak dan rasio penghasilan setelah pajak untuk dua kelompok yang masing-masing terdiri atas 10 negara bagian: yang pertama mencatat penghasilan sebelum pajak yang tertinggi (Kelompok 1), dan yang kedua adalah yang terendah (Kelompok 2).^a Figur di sini menunjukkan perubahan dalam perbedaan penghasilan setelah pajak antara negara-negara bagian terkaya dan termiskin. Diakibatkan langsung oleh perpajakan, hal ini menunjukkan bahwa sistem perpajakan AS telah membantu mengurangi ketidaksetaraan pendapatan di berbagai negara bagian selama satu abad terakhir, bahkan melebihi perkiraan yang paling antusias sekalipun.

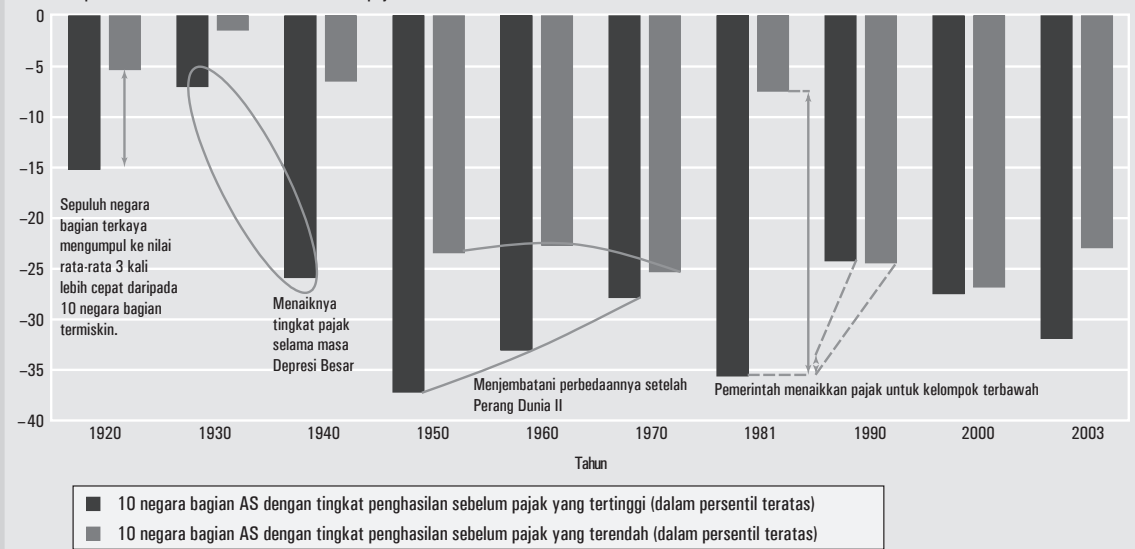
Tidak pernah terjadi sebelumnya tingkat pajak melampaui tingkat pajak tahun 1918, pada 77 persen untuk membiayai perang. Setelah Perang Dunia I, tingkat pajak

menurun. Diturunkan ke 24 persen pada tahun 1929, tingkat pajak untuk penghasilan terbesar naik lagi selama masa Depresi Besar (-26 persen di tahun 1940 versus -7 persen di tahun 1930 untuk Kelompok 1). Ketika Kongres mulai menahan pembayaran upah dan memperkenalkan sistem pajak per kuartal selama Perang Dunia II, sistem pajak progresif mulai dijalankan. Akan tetapi dampak-dampak yang mengurangi ketidaksetaraan ini mulai meluruh antara tahun 1950 dan 1970. Kenaikan yang singkat dalam dampak-dampak ini selama akhir 1970-an diikuti oleh penurunan pada 1980-an dan 1990-an.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.
a. Meskipun kedua kelompok termasuk ke dalam 1 persen terkaya dari negara bagian masing-masing, ingat bahwa ada perbedaan yang tajam dari satu negara bagian ke negara bagian yang lain. Di tahun 1940, misalnya, penghasilan sebesar \$47.000 membuat seseorang dikelompokkan sebagai 1% terkaya di Mississippi, tetapi di District of Columbia, ia hanya masuk 10% terkaya.

Tanpa fokus spasial yang eksplisit, pajak penghasilan federal AS telah mengurangi ketidaksetaraan spasial

Persentase penurunan dalam ketidaksetaraan karena pajak



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan analisis Estelle Sommelier.

Kepadatan penduduk yang salah tempat, dan halangan-halangan terhadap mobilitas dari para pekerja dan pengusaha (usahawan) antara daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal

akibat adanya penyekatan internal, membuat tantangannya semakin rumit.

Secara umum, suatu kerangka kerja kebijakan untuk integrasi ekonomi meliputi hal-hal berikut:

- **Institusi** (*kebijakan-kebijakan yang buta secara spasial*). Istilah ini digunakan di sini untuk mengelompokkan kebijakan-kebijakan yang tidak dirancang secara eksplisit dengan pertimbangan-pertimbangan spasial, tetapi yang memiliki dampak-dampak dan hasil-hasil yang mungkin berbeda-beda di lokasi yang berbeda. Termasuk di dalamnya adalah kebijakan nasional seperti sistem pajak penghasilan, hubungan fiskal antarpemerintahan, serta tata kelola pasar tanah dan pasar perumahan, dan juga pendidikan, layanan kesehatan, air dan sanitasi, serta berbagai inisiatif pemerintah lainnya.
- **Infrastruktur** (*kebijakan-kebijakan yang menghubungkan secara spasial*). Istilah ini digunakan di sini sebagai rujukan singkat untuk meliputi semua investasi yang menghubungkan tempat-tempat dan memberikan layanan bisnis dasar, seperti transportasi umum dan listrik. Termasuk di dalamnya adalah pembangunan jalan tol dan rel kereta antarkawasan untuk mendorong perdagangan barang—serta meningkatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan arus informasi dan ide.
- **Insentif** (*kebijakan-kebijakan yang terfokus secara spasial*). Istilah ini digunakan di sini untuk mencakup upaya-upaya dengan sasaran yang spasial untuk merangsang pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah tertinggal. Termasuk di dalamnya adalah subsidi investasi, potongan pajak, regulasi lokasi, pembangunan infrastruktur lokal, dan reformasi iklim investasi yang

bersasaran, seperti regulasi khusus untuk zona pemrosesan ekspor.

Instrumen-instrumen untuk integrasi ini—institusi, infrastruktur, dan insentif—mencakup berbagai kebijakan, baik yang universal hingga yang bersasaran geografis. Masing-masing kategori ini dapat mencakup pajak, pembelanjaan publik, dan regulasi.

Geografi fisis yang keras pada umumnya meningkatkan jarak ekonomi, mengurangi perdagangan barang dan jasa serta arus tenaga kerja, modal, dan informasi, sehingga layanan-layanan umum semakin sulit disampaikan. Di Papua Nugini, yang sistem transportasinya terfragmentasi oleh bentuk permukaan tanahnya yang berbukit-bukit, waktu tempuh rata-rata dari suatu komunitas rural ke jalan yang terdekat adalah dua setengah jam, dan ke tempat pemerintahan terdekat adalah lebih dari tiga jam.²² Di bagian-bagian Peru yang lebih berbukit-bukit, cakupan infrastruktur publiknya sangat rendah, sehingga tingkat kemiskinannya menjadi lebih tinggi.²³ Tempat-tempat lain seperti *Zonas Extremas* di Cile, Cina bagian barat, Mesir Atas, bagian luar dari Nepal, dan Rusia bagian timur laut. Oleh karena kondisi-kondisi yang keras, tingkat kemiskinan dapat menjadi cukup tinggi di daerah-daerah ini. Akan tetapi karena alasan-alasan yang sama itu pula, tidak banyak orang yang tinggal di daerah-daerah ini, kecuali jika dicegah oleh kebijakan pemerintah atau alasan sosiopolitik, atau dibujuk untuk tetap tinggal oleh insentif.

Integrasi mengurangi jarak ekonomi antara daerah-daerah yang tertinggal dan tempat-tempat yang lebih dinamis. Beberapa inisiatif yang paling sukses, yang menyeimbangkan efisiensi ekonomi dengan kelayakan politik, disesuaikan

dengan berbagai kondisi negara. Kondisi-kondisi yang paling penting adalah kepadatan penduduk di daerah-daerah tertinggal dan sejauh mana penyekatan domestik memperlemah kekuatan-kekuatan pasar. Ketika tidak banyak orang yang tinggal di daerah-daerah tertinggal, seperti di Rusia bagian timur laut, kebijakan-kebijakan integrasinya harus berbeda dengan tempat-tempat seperti Brasil bagian timur laut, di mana daerah-daerah tertinggalnya sangat padat penduduk. Ketika daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal sama-sama memiliki satu bahasa dan adat-istiadat, seperti di Brasil dan Cina, maka kebijakan-kebijakan integrasinya tidak perlu berupaya terlalu keras dibandingkan di daerah-daerah di mana terdapat perbedaan-perbedaan bahasa, suku, atau agama yang memisahkan satu bagian dari negara itu dengan bagian lainnya, seperti di India atau Nigeria.

Di Brasil, jarak antara bagian timur laut yang tertinggal dengan bagian tenggara yang maju itu disertai dengan tingginya kepadatan penduduk di daerah-daerah timur laut pesisir. Akan tetapi orang-orang *Nordestinos* telah memperoleh kesempatan dengan cara berpindah ke bagian tenggara yang dinamis. Sebanyak 4 juta penduduk Greater Sao Paulo adalah *Nordestinos*.²⁴ Ini menunjukkan tingginya kepadatan penduduk di bagian timur laut dan hebatnya kekuatan pasar dari mobilitas tenaga kerja, yang dimungkinkan oleh faktor-faktor seperti bahasa yang sama dan identitas kebangsaan yang kental.

Ingat kembali peta India, di mana daerah-daerah tertinggalnya memiliki massa kemiskinan yang tinggi dan juga tingkat kemiskinan yang tinggi (lihat Peta 8.3). Mengintegrasikan daerah-daerah ini sangat menantang, terutama ketika pengelompokan-

pengelompokan geografis merefleksikan perbedaan-perbedaan etnis, bahasa, atau sosial.²⁵ Pembangunan ekonomi dan perdagangan antarkawasan telah terbukti cukup menantang karena geografi ekonomi dan geografi alamnya, tetapi pergerakan orang-orang keluar dari daerah-daerah ini telah terbatas, karena adanya preferensi untuk orang-orang setempat dan diskriminasi terhadap kelompok-kelompok tertentu (lihat Bab 5). Kekuatan pasar dari mobilitas faktor telah dilemahkan oleh penyekatan-penyekatan sosial dan politis yang internal—misalnya adalah kekerasan yang dialami oleh para pekerja dari Bihar di bagian-bagian yang lebih makmur di India. Di negara-negara seperti itu, tantangan integrasinya harus dapat mengatasi jarak ekonomi, kepadatan yang salah tempat, dan penyekatan domestik.

Menggunakan dimensi-dimensi spasial dari jarak, kepadatan, dan penyekatan, untuk mencirikan kondisi-kondisi di suatu negara, taksonomi yang dapat kita gunakan dapat dikembangkan untuk membantu negara-negara menyesuaikan kebijakan-kebijakan integrasi mereka dengan kondisi geografi ekonominya yang spesifik. Setidaknya kita dapat membedakan negara-negara menjadi tiga kelompok besar:

- **Tipe 1:** negara-negara dengan daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya.
- **Tipe 2:** negara-negara kesatuan dengan daerah-daerah tertinggal yang padat penduduknya.
- **Tipe 3:** negara-negara yang terpecah-belah dengan daerah-daerah tertinggal yang padat penduduknya.

Taksonomi ini dapat mencirikan daerah-daerah tertinggal di sebagian

besar negara, tetapi kita memerlukan dua persyaratan terlebih dahulu. Pertama, daerah-daerah tertinggal di beberapa negara mungkin cukup heterogen sehingga sulit untuk mengelompokkan mereka ke dalam salah satu tipe ini dengan tepat. Di Thailand, bagian timur lautnya sangat padat penduduk dan jauh dari daerah ibu kota yang padat secara ekonomi, tetapi bagian selatannya yang penduduknya jarang merupakan tempat tinggal kaum Islam minoritasnya. Di India, daerah timur lautnya yang tertinggal penduduknya jarang, sementara daerah-daerah tertinggal di India tengah dihuni oleh sekitar dua pertiga rakyat miskin di India. Kedua, negara-negara yang dikelompokkan sebagai Tipe 1 (dengan daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya) dapat dipersatukan atau dipisahkan secara spasial. Akan tetapi strategi-strategi untuk integrasi di dua tipe negara ini—negara kesatuan dengan daerah tertinggal yang jarang penduduknya seperti Rusia, atau negara yang terpecah-belah dengan daerah tertinggal yang jarang penduduknya, seperti Filipina—tidak akan berbeda.

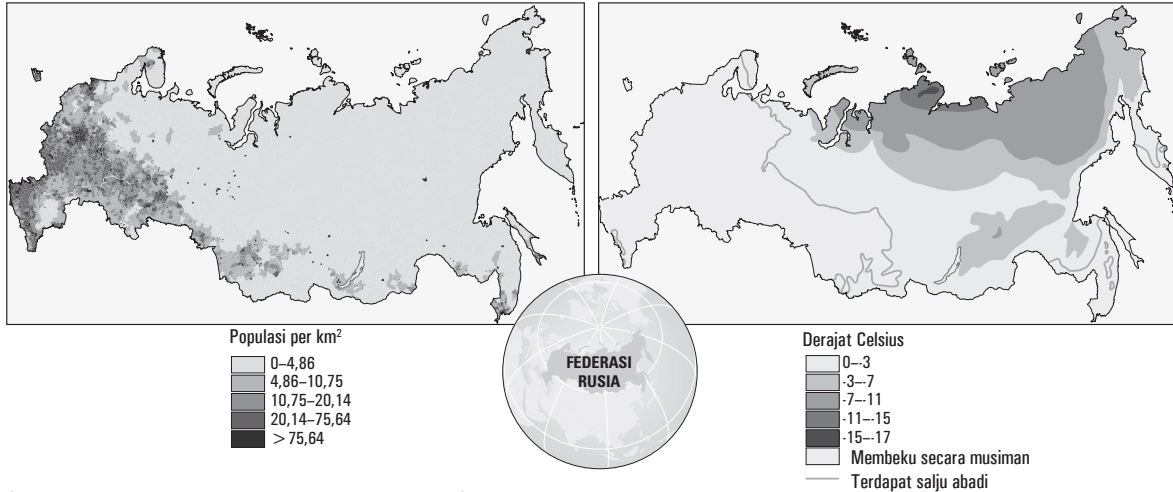
Satu instrumen per dimensi

Institusi untuk mengatasi jarak. Di negara-negara dengan daerah tertinggal yang jarang penduduknya, tantangan integrasinya yang terutama adalah mengurangi jarak ekonomi. Kebijakan-kebijakan yang universal—buta secara spasial dalam rancangannya dan menyeluruh dalam cakupannya—dapat mengemban tugas dari integrasi ekonomi yang berhasil. Negara-negara berkembang dalam kategori ini mencakup Cile, Cina, Ghana, Indonesia, Kenya, Meksiko, Mongolia, Kazakhstan, Rusia, Sri Lanka, Uganda, dan Vietnam. Sasaran utama dari kebijakan-kebijakan

ini haruslah mengembangkan aset-aset portabel yang dapat membantu orang-orang bermigrasi ke tempat-tempat yang memiliki peluang ekonomi. Sebagai contoh, ketika Rusia bergerak lebih jauh dari rancangan menuju ke pasar, negara ini harus mengatasi kebijakan-kebijakan warisannya yang mengindustrialisasikan teritorinya yang sangat luas. Bahkan hingga hari ini, jutaan orang disubsidi untuk tinggal di tempat-tempat yang “dingin” dan terisolasi di bagian timur laut (lihat Peta 8.4), di mana mereka tidak diuntungkan dari peluang-peluang ekonomi yang baru di daerah-daerah dinamis di bagian barat.²⁶

Mengoreksi distorsi-distorsi pasar lahan, menghapuskan larangan-larangan dalam mobilitas, dan menyediakan layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, air, dan sanitasi, haruslah menjadi prioritas kebijakan yang universal. Biaya-biaya yang terkait dengan penjualan lahan—termasuk biaya-biaya komisi, survei, dan transfer—dapat membuat jual beli tanah terlalu mahal. Di Rusia, biaya untuk melakukan survei sendiri ini sama dengan upah minimum untuk dua tahun. Biaya-biaya ini dapat memperlambat migrasi dengan cara mengurangi kemampuan orang-orang yang tidak terlalu kaya untuk berjual-beli tanah.²⁷ Sistem registrasi rumah tangga di Cina (sistem *hukou*) telah menjadi suatu rintangan bagi migrasi rural-urban. Tidak adanya *hukou* di daerah urban berarti para migran tidak berhak mendapatkan pendidikan umum atau tunjangan kesehatan. Hal ini dapat menyebabkan perbedaan upah yang besar dari satu kawasan ke kawasan lain. Penelitian baru-baru ini menunjukkan bahwa mengurangi rintangan-rintangan bagi mobilitas akan mengalokasikan kembali tenaga kerja di berbagai daerah, mengurangi

Peta 8.4 Di Federasi Rusia, kepadatan penduduk tertinggi terjadi di bagian barat yang ekonominya aktif dan iklimnya lebih hangat, tetapi suatu warisan komunis telah membuat orang-orang tetap tinggal di daerah-daerah pedalaman yang dingin



Sumber: Kepadatan penduduk: Fay, Felkner, dan Lall 2008; Ketebalan Es: National Snow and Ice Data Center 2007.

perbedaan upah, dan menurunkan ketidaksetaraan pendapatan.²⁸ Akan tetapi, manfaat-manfaatnya bergantung pada respons dari pasar perumahan urban terhadap permintaan tambahan dari para pendatang baru.

Beberapa negara dapat memiliki daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya dan juga penyekatan-penyekatan domestik. Di Laos, heterogenitas etnis mungkin membuat mobilitas tenaga kerjanya kurang. Vientiane, daerah majunya, memiliki tingkat kemiskinan yang relatif rendah, sementara di provinsi-provinsi di bagian utara dan selatan tingkat kemiskinannya lebih tinggi (lihat Peta 8.5). Akan tetapi penduduk miskinnya lebih tersebar cukup merata di seluruh negara tersebut. Dalam kasus seperti itu, sebagian besar dari respons kebijakannya haruslah tetap netral secara spasial, dengan upaya-upaya khusus ditujukan untuk memastikan akses yang sama ke layanan umum bagi masyarakat di daerah-daerah ini. Afghanistan dan Tajikistan adalah contoh negara lainnya yang memiliki penyekatan dan daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya.

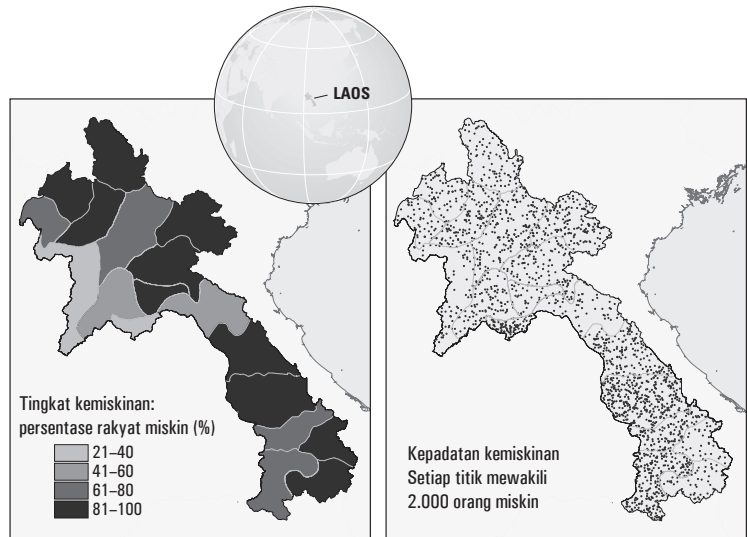
Negara-negara lain mungkin memiliki daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya dan terpecah-belah. Di Indonesia, negara yang sebenarnya suatu kesatuan, tempat-tempat seperti Aceh dianggap sebagai daerah-daerah tertinggal, dengan penyekatan-penyekatan yang memperlemah mobilitas modal dan tenaga kerja. Para pembuat kebijakan mungkin tergoda untuk memberikan insentif ekonomi bagi perusahaan-perusahaan yang ada di daerah-daerah ini untuk mengompensasi kurangnya mobilitas faktor, tetapi risiko yang muncul dengan itu adalah munculnya kantong-kantong pembangunan dan semakin dalamnya penyekatan-penyekatan yang sudah ada. Risiko ini perlu dipertimbangkan, tentunya. Alih-alih demikian, inisiatif yang mendukung integrasi ekonomi dengan cara meningkatkan mobilitas faktor mungkin akan lebih cocok untuk alasan-alasan ekonomis dan politis. Contoh-contohnya adalah program-program yang bersasaran secara spasial untuk meningkatkan pendidikan dan legislasi kesetaraan kesempatan untuk memastikan bahwa para pekerja

dari daerah-daerah tertinggal tidak menghadapi diskriminasi pasar tenaga kerja di bagian-bagian lain di Indonesia.

Institusi dan infrastruktur untuk mengatasi jarak dan kepadatan. Ketika jarak disertai oleh tingginya kepadatan penduduk di daerah-daerah tertinggal, maka diperlukan juga infrastruktur yang konektif secara spasial. Negara-negara dalam kategori ini di antaranya Bangladesh, Brasil, Kolombia, Republik Arab Mesir, Thailand, dan Turki. Isolasi dari pasar-pasar dalam bagian-bagian negara tersebut (atau dunia) yang lebih dinamis dapat mengurangi kesejahteraan konsumen, karena para penduduk menghadapi harga-harga yang tinggi akibat fragmentasi pasar, sedangkan para pekerja dan produsen memiliki akses ke pasar yang kurang baik. Pada prinsipnya, investasi infrastruktur yang menghubungkan daerah-daerah yang jauh ke pasar-pasar akan meningkatkan baik kesejahteraan konsumen maupun efisiensi produksi.

Dengan konsentrasi kaum miskin yang cukup tinggi di daerah-daerah tertinggal, institusi yang buta secara spasial, yang mendorong mobilitas tenaga kerja dan modal serta yang memastikan penyediaan layanan dasar, harus dibantu oleh kebijakan-kebijakan untuk meningkatkan akses para usahawan di daerah-daerah tertinggal ke pasar-pasar. Meskipun migrasi akan membantu dalam efisiensi dan pemerataan spasial, dengan banyaknya kaum miskin di daerah-daerah tertinggal, hal ini akan memakan waktu yang cukup lama (lihat Bab 5). Hubungan-hubungan infrastrukturnal yang lebih baik antara daerah-daerah yang tertinggal dan yang maju, dengan cara meningkatkan akses pasar, akan membuat beberapa aktivitas dapat

Peta 8.5 Di Laos, tingkat kemiskinan tinggi terjadi di luar kawasan ibu kota, tetapi rakyat miskinnya tersebar di komunitas-komunitas yang terpencil



Sumber: Richter, van der Weide, dan Souksavath 2005.

Catatan: Titik-titik diletakkan secara acak di dalam setiap provinsi dan tidak mencerminkan distribusi populasinya.

berkembang di daerah-daerah tertinggal. Hubungan-hubungan tersebut dapat meningkatkan konsentrasi aktivitas ekonomi di daerah-daerah yang maju, karena perusahaan-perusahaan yang menghargai keuntungan-keuntungan aglomerasi kini akan mampu melayani pasar-pasar di daerah-daerah tertinggal dari jauh (lihat Bab 6). Aktivitas-aktivitas yang merespons infrastruktur yang lebih baik di daerah-daerah tertinggal adalah aktivitas yang tidak menunjukkan ciri-ciri perekonomian aglomerasi, seperti pertanian, pemrosesan hasil pertanian, dan manufaktur padat karya seperti produk-produk kayu dan kulit (lihat Bab 4).

Sebuah cara yang baik untuk mengonseptualisasikan bagaimana investasi infrastruktur dapat meningkatkan konektivitas adalah dengan berpikir tentang suatu ukuran dari akses pasar yang menangkap seberapa besar dan padatnya pusat-pusat pasar dan juga kualitas jaringan transportasi yang menghubungkan berbagai lokasi ke pusat-pusat ini. Ukuran ini muncul dari

model gravitasi yang digunakan untuk menganalisis perdagangan antarnegara dan antardaerah, dengan interaksi antara kedua tempatnya berbanding lurus dengan besarnya (kepadatan penduduk atau kepadatan ekonomi) dan berbanding terbalik dengan jarak di antara keduanya (lihat Kotak 8.6).

Perhatikan Republik Arab Mesir. Lokasi permukiman penduduknya telah diatur oleh suatu batasan geografi alam yang dominan—akses air. Sebagian besar rakyatnya, di daerah-daerah yang maju di sekitar Kairo dan Alexandria, dan juga daerah-daerah tertinggal di Mesir Atas di sekitar Aswan dan Qena, tinggal di sepanjang Sungai Nil (lihat Peta 8.6). Sama seperti di zona pesisir yang padat penduduk di Brasil, institusi-institusi untuk mengintegrasikan Mesir perlu dilengkapi oleh infrastruktur konektif untuk memastikan efisiensi spasial dalam produksi dan juga standar hidup yang sama secara spasial.

Terdapat suatu sejarah panjang dari penggunaan infrastruktur konektif untuk mengintegrasikan daerah-daerah yang jauh dengan pasar-pasar nasional. Ketika disertai oleh institusi-institusi yang mengintegrasikan negara-negara, investasi infrastruktur seperti ini akan menghasilkan keuntungan. Di AS, Kongres mengeluarkan Appalachian Regional Development Act tahun 1965, mengandalkan institusi yang buta secara spasial dan infrastruktur yang konektif untuk mengintegrasikan 22 juta orang di daerah-daerah tertinggal ini, yang mencakup 13 negara bagian, dengan negara-negara bagian lainnya di sana.²⁹ Strategi dasarnya menggabungkan program-program sosial yang terkoordinasi secara regional dengan infrastruktur fisik. Undang-undang tahun 1965 tersebut mengalokasikan 85 persen dananya untuk membuat jalan

tol—dipandang sebagai sesuatu yang kritis dalam rangka mencapai sasaran-sasaran sosioekonomi yang lainnya—dan, secara kumulatif, jalan-jalan tol ini telah memakan biaya lebih dari 60 persen biaya yang digunakan sepanjang pertengahan dekade 1990-an. Investasi lainnya meliputi rumah sakit dan pusat perawatan, konservasi lahan, restorasi pertambangan, pengendalian banjir dan pengelolaan sumber daya air, fasilitas pendidikan kejuruan, dan pekerjaan-pekerjaan pengelolaan saluran limbah. Antara 1965 dan 1991, total pendapatan pribadi dan penghasilan meningkat 48 persen lebih cepat secara rata-rata di daerah Appalachian ketimbang di daerah-daerah ekonomi yang menjadi “saudara kandungannya,” populasi tumbuh 5 persen lebih cepat, dan pendapatan per kapita naik 17 persen lebih cepat.³⁰

Institusi, infrastruktur, dan insentif untuk mengatasi jarak, kepadatan, dan penyekatan. Ketika negara-negara menghadapi penyekatan yang disebabkan oleh heterogenitas etnolinguistik atau keagamaan, kekuatan dari mobilitas faktor dapat menjadi lemah bahkan untuk jarak yang relatif pendek. Contohnya adalah India dan Nigeria. Dalam kasus seperti ini, insentif yang berfokus secara spasial mungkin perlu melengkapi institusi dan infrastruktur untuk mendorong produksi ekonomi di daerah-daerah tertinggal. Insentif yang biasanya digunakan adalah insentif fiskal dan subsidi, zona ekonomi khusus, regulasi lokasi industri, dan peningkatan iklim investasi.

Hanya sedikit negara yang menghadapi tiga tantangan sekaligus berupa jarak, kepadatan, dan penyekatan. Bagaimanapun juga, insentif untuk mendorong pembangunan ekonomi di daerah-daerah tertinggal telah tersebar luas. Pengalamannya tidaklah

KOTAK 8.6. *Rendahnya akses pasar di bagian selatan Meksiko yang tertinggal*

Informasi kuantitatif mengenai integrasi pasar lokal atau regional sangatlah langka. Statistik rangkuman—seperti panjang jalan di suatu negara bagian atau provinsi atau jarak garis lurus ke pelabuhan atau aglomerasi urban—adalah ukuran yang buruk untuk mengetahui seberapa kompleksnya sebuah jaringan transportasi nasional atau regional. Untuk meningkatkannya, representasi geografis dari jaringan transportasi Meksiko digunakan untuk menghitung suatu indeks aksesibilitas untuk setiap *municipio* di negara itu, sebagai suatu ukuran sederhana dari potensi integrasi pasar.

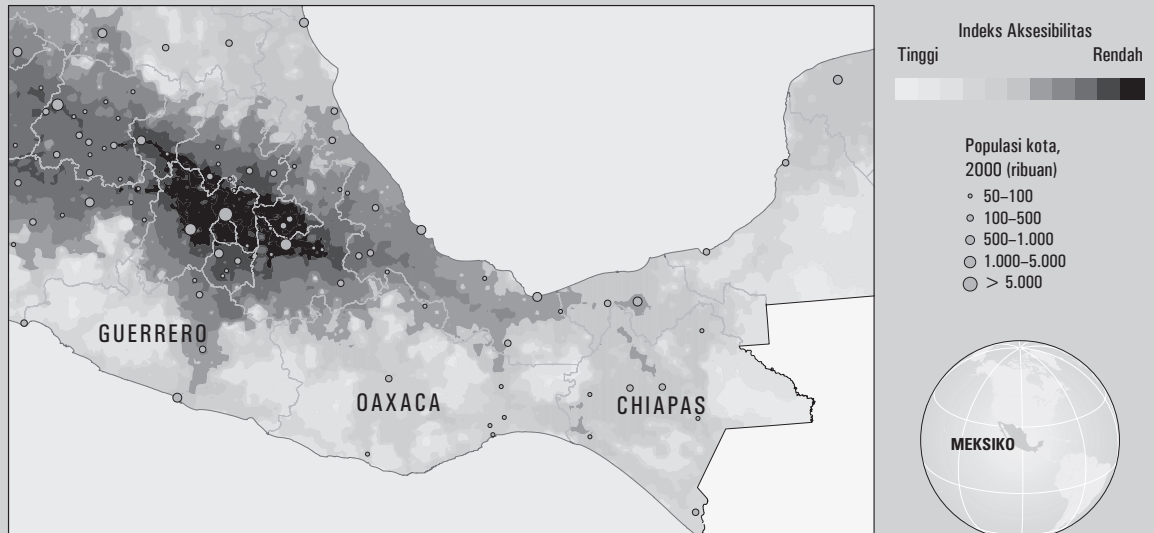
Indeks ini merangkum ukuran dari pasar yang potensial yang dapat dijangkau dari suatu titik tertentu jika diketahui kepadatan dan kualitas jaringan transportasi di kawasan tersebut. Untuk titik mana pun di dalam negara Meksiko, indeks ini merupakan jumlah dari populasi di pusat-pusat urban yang

mengelilingi titik tersebut, diberi pembobotan secara terbalik berdasarkan waktu tempuh untuk mencapai titik tersebut. Indeks ini dihitung menggunakan peta digital dari infrastruktur digital yang selalu diperbarui datanya oleh badan statistika Meksiko (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI).^a Untuk setiap segmen jalan, basis datanya menunjukkan jumlah jalurnya dan apakah jalur-jalur tersebut diaspal atau tidak—dan untuk rel kereta, jumlah jalurnya. Untuk setiap kategori jalan atau rel, laju tempuh rata-rata diperkirakan untuk menghitung berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk melintasi setiap segmen dari jaringan transportasi itu.^b Data mengenai populasi urban dari basis data INEGI menunjukkan lokasi dan populasi dari sekitar 700 kota dan aglomerasi di Meksiko. Pusat-pusat urban ini dihuni oleh sekitar 68 juta dari total 97 juta penduduk Meksiko pada tahun 2000.

Peta akses pasar (di bawah ini) menunjukkan nilai yang tinggi untuk indeks ini di sekitar distrik federalnya, berkat adanya konsentrasi orang-orang dan infrastruktur. Seperempat dari PDB Meksiko diciptakan di dalam radius waktu tempuh dua jam dari pusatnya. Negara-negara bagian di selatan, yaitu Chiapas, Guerrero, dan Oaxaca, yang merupakan daerah-daerah termiskin, memiliki akses pasar yang rendah.

Sumber: Deichmann, Fay, Koo, dan Lall 2004.

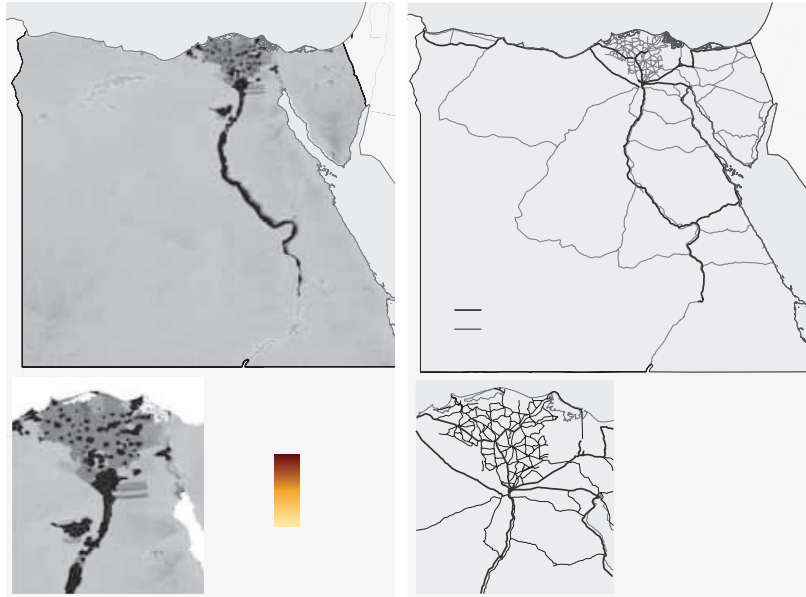
a. Jaringan jalan dan rel digital ini mencakup 171.000 km jalan, dengan 84.000 km di antaranya adalah jalan beraspal; 51.000-nya tidak; dan 36.000 merupakan jalan setapak. Jaringan relnya memiliki panjang total kira-kira 14.000 km. Nilai-nilai ini dihitung menggunakan sistem informasi geografis (SIG) dari peta-peta digital dengan skala 1:1 juta, dan mungkin tidak tepat sesuai dengan statistika resmi.
b. Menggunakan waktu tempuh pada suatu jaringan transportasi memberikan suatu ukuran yang lebih akurat dari aksesibilitas dibandingkan dengan jarak garis lurus yang perhitungannya lebih sederhana, seperti yang digunakan oleh Hanson (1998).

Akses pasar di Meksiko paling tinggi terjadi di dekat ibu kota negara dan rendah di negara-negara bagian di selatan yang tertinggal

Sumber: Deichmann, Fay, Koo, dan Lall 2004.

menyenangkan.³¹ Sebabnya adalah insentif telah digunakan sebagai pengganti dan bukan bersamaan dengan institusi dan infrastruktur yang sifatnya integratif. Pada umumnya, insentif-insentif yang bersasaran geografis tidak akan diperlukan jika sasaran

kebijakannya adalah mengintegrasikan daerah-daerah tertinggal dengan daerah-daerah maju, alih-alih untuk menumbuhkan industri di tempat-tempat yang tidak menguntungkan dari sisi ekonomi.



Tabel 8.1 Satu instrumen per dimensi—kerangka kerja untuk kebijakan pembangunan daerah, teritorial, atau regional

	Tipe Negara		
	Daerah-daerah tertinggal yang jarang penduduknya	Daerah-daerah tertinggal di negara kesatuan yang padat penduduknya	Daerah-daerah tertinggal di negara yang terpecah-belah yang padat penduduknya
Contoh (negara)	Cile, Cina, Ghana, Honduras, Pakistan, Peru, Federasi Rusia, Sri Lanka, Uganda, Vietnam	Bangladesh, Brasil, Kolombia, Republik Arab Mesir, Meksiko, Thailand, Turki	India, Nigeria
Dimensi dari tantangan integrasinya	Jarak ekonomi (1-D)	Jarak ekonomi Tingginya kepadatan penduduk di daerah-daerah tertinggal (2-D)	Jarak ekonomi Tingginya kepadatan penduduk Penyekatan internal (3-D)
Apa yang harus difasilitasi oleh kebijakan-kebijakan	Mobilitas tenaga kerja dan modal	Mobilitas tenaga kerja dan modal Integrasi pasar untuk barang dan jasa	Mobilitas tenaga kerja dan modal Integrasi pasar untuk barang dan jasa Aktivitas ekonomi terpilih di daerah-daerah tertinggal
Prioritas Kebijakan			
"Institusi" yang buta secara spasial	Pasar tanah dan tenaga kerja yang lancar, keamanan, program pendidikan dan kesehatan, air bersih dan sanitasi	Pasar tanah dan tenaga kerja yang lancar, keamanan, program pendidikan dan kesehatan, air bersih dan sanitasi	Pasar tanah dan tenaga kerja yang lancar, keamanan, program pendidikan dan kesehatan, air bersih dan sanitasi
"Infrastruktur" yang konektif secara spasial		Infrastruktur transportasi antarkawasan Informasi dan layanan komunikasi	Infrastruktur transportasi antarkawasan Informasi dan layanan komunikasi
"Insentif" yang bersasaran secara spasial			Insentif untuk pertanian dan agroindustri Sistem irigasi Pelatihan tenaga kerja Jalan-jalan setempat

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

menentukan berapa tahun pendidikan yang dibutuhkan untuk menamatkan pendidikan dasar. Di negara-negara yang sarat konflik atau pascakonflik, pendidikan dasar dipandang sebagai suatu alat untuk melakukan rekonsiliasi nasional dan memastikan integrasi teritorial.

Kendati ada peraturan semacam itu, tingkat pendidikan, kesehatan, dan kemiskinan sangat berbeda di berbagai daerah di banyak negara, khususnya di Asia dan Afrika. Di Cina, indeks pembangunan manusia (suatu gabungan dari tingkat pendidikan, kesehatan, dan pendapatan) dari daerah gabungannya di tahun 2003 adalah 0,97, cukup dekat dengan indeks untuk Korea Selatan. Sementara itu, indeks untuk daerah tertinggalnya adalah 0,59, hampir sama dengan indeks untuk PDR Lao (lihat Figur 8.2). Bab 2 menunjukkan bahwa kesenjangan-kesenjangan ini

bahkan lebih lebar lagi beberapa tahun sebelumnya.

Mengembangkan modal manusia sangatlah penting, baik ketika kebijakannya berupaya untuk menghasilkan lapangan pekerjaan bagi rakyat ataupun mendorong pergerakan orang-orang ke pekerjaan-pekerjaan. Salah satu keuntungan utamanya datang dari membantu orang-orang di daerah-daerah tertinggal bermigrasi ke daerah-daerah dengan peluang yang lebih baik. Di Rusia, jarak ekonomi dan fisik yang besar antara daerah-daerah tertinggal dan tujuan-tujuan yang potensial, telah menghambat migrasi. Dengan mengurangi jarak ekonomi, tambahan satu tahun dalam pendidikan terbukti meningkatkan migrasi keluar dari daerah-daerah terpencil sebesar 40 persen.³² Dan seiring Brasil mengalami transformasi dari perekonomian pertanian menjadi

perekonomian manufaktur, arus migrasi dari daerah timur lautnya yang tertinggal ke daerah selatan dan tenggaranya yang dinamis naik antara tahun 1960 dan 2000. Di bagian timur laut, orang-orang yang setidaknya tamat pendidikan dasar bermigrasi lebih sering daripada mereka yang kurang berpendidikan.³³

Salah satu kisah sukses terbesar adalah di AS, di mana kenaikan jumlah orang Afrika Amerika yang bersekolah diyakini telah menjadi faktor penyebab yang penting dari “Migrasi Besar” mereka keluar dari Selatan. Di tahun 1900, 90 persen Afrika Amerika tinggal di Selatan, dan hanya 4,3 persennya yang lahir di kawasan tersebut akhirnya tinggal di tempat lain. Pada tahun 1950, perbandingannya di Selatan telah menurun hingga 68 persen, dan 19,6 persen dari mereka yang lahir di sana telah meninggalkan kawasan tersebut. Data sensus untuk tahun 1900, 1940, dan 1950 menunjukkan bahwa orang-orang yang lebih berpendidikan punya kemungkinan lebih besar untuk bermigrasi karena pendidikan meningkatkan kesadaran mereka tentang adanya peluang di pasar tenaga kerja yang jauh dan juga meningkatkan kemampuan mereka untuk berasimilasi ke dalam lingkungan sosial dan ekonomi yang berbeda, sehingga mengurangi biaya-biaya.³⁴ Dalam penelitian lainnya di AS mengenai orang-orang yang dilacak antara tahun 1968 dan 1982, mereka yang tingkat pendidikannya tinggi menunjukkan kecenderungan yang lebih kecil untuk berpindah profesi, tetapi lebih mungkin untuk berpindah secara geografis. Seseorang yang tamat kuliah berpeluang tiga kali lipat untuk berpindah lebih sering daripada seseorang yang tamat pendidikan sekolah menengah pertama atau di bawahnya.³⁵

Membuka pilihan-pilihan untuk migrasi merangsang investasi modal tenaga kerja yang lebih besar: orang-orang tidak hanya mempertimbangkan imbal hasil dari pendidikan secara lokal, tetapi juga imbal hasilnya di lokasi-lokasi lain. Jika pilihan-pilihan untuk bersekolah tersedia di daerah-daerah miskin, para migran yang potensial akan berinvestasi dalam modal manusia tambahan, karena mereka mengantisipasi bahwa pekerjaan-pekerjaan di daerah-daerah maju membutuhkan keahlian yang lebih tinggi. Para pemberi kerja di daerah-daerah tersebut memiliki kecenderungan untuk lebih memilih para pekerja terdidik, yang menunjukkan diri mereka sendiri “lebih mampu” daripada para pekerja dari daerah-daerah tertinggal. Di AS, tingkat pendaftaran sekolah oleh orang-orang Afrika Amerika meningkat tajam di negara-negara bagian di selatan yang sebelumnya telah mengalami tingkat migrasi keluar yang tinggi. Suatu peningkatan dalam tingkat migrasi sebelumnya menjelaskan 7,4 persen dari peningkatan dalam tingkat pendaftaran sekolah oleh orang-orang Afrika Amerika antara 1910 dan 1930. Seiring lebih banyak kaum Afrika Amerika yang bermigrasi dari Selatan, migrasi menjadi lebih lazim dan layak dilakukan, sehingga tingkat pendaftaran sekolah pun menjadi meningkat.

Pendidikan memiliki dampak yang besar terhadap kesejahteraan, seperti di Brasil. Sembilan negara bagian di bagian timur laut memiliki tingkat pencapaian pendidikan yang paling rendah, dengan hasil-hasilnya kurang dari di bagian-bagian lain di negara tersebut. Tingkat buta huruf rata-rata di sembilan negara bagian itu turun 42 persen, kurang dari 49 persen di negara bagian lainnya, dan masih dua kali lipat tingkat rata-rata

nasional (18 persen versus 9 persen). Perbedaan dalam tingkat pendidikan menjelaskan lebih dari setengah atas perbedaan pendapatan antara bagian timur laut dengan bagian tenggara yang maju. Jika populasi lokalnya memiliki profil pendidikan yang sama seperti mereka yang di tenggara, pendapatan rata-rata di timur laut akan meningkat sebanyak lebih dari setengahnya, naik dari 62 persen untuk rata-rata di Brasil menjadi 93 persen.³⁶

Program-program pemerintah, seperti program *universal primary education* (UPE) di Uganda, sering kali mencerminkan prioritas-prioritas nasional. Program di Uganda meningkatkan pendaftaran sekolah, di utara—daerah termiskin di negara itu (lihat Kotak 8.7). Akan tetapi dibutuhkan upaya yang lebih besar untuk meningkatkan kualitas pendidikan karena tingginya biaya untuk menyediakan layanan-layanan di kawasan utara itu. Dengan kapasitas implementasi yang rendah dan juga rendahnya tingkat pembelanjaan di daerah-daerah tertinggal, kesenjangan pemisah antara “kebutuhan-kebutuhan regional” dan alokasi dari tingkat pemerintahan yang lebih tinggi menjadi lebih lebar. Meskipun ini dapat dipandang sebagai pembelanjaan publik yang bersasaran secara spasial, suatu kerangka kerja kebijakan yang berorientasi pada hasil akan memandang upaya seperti ini sebagai upaya yang buta secara spasial.

Mekanisme transfer untuk layanan-layanan umum. Transfer-transfer redistributif dari tingkat-tingkat pemerintahan yang lebih tinggi dapat mengurangi disparitas dalam kapasitas fiskal dan penyediaan layanan umum di berbagai yurisdiksi subnasional. Setidaknya ada tiga kriteria yang mendasari alokasinya:

- **Kebutuhan.** Daerah-daerah dengan pendapatan yang lebih rendah akan menerima investasi yang lebih banyak, tetapi daerah-daerah yang lebih kaya mungkin menginginkan sumber daya yang lebih banyak untuk dapat memenuhi kebutuhan dari pertumbuhan populasi dan kemacetan.
- **Efisiensi.** Daerah-daerah dengan imbal hasil investasi yang lebih tinggi akan menerima alokasi yang lebih banyak.
- **Kesetaraan.** Pembelanjaan dibuat setara untuk berbagai lokasi, sehingga investasi publik tidak memberikan keunggulan apa pun untuk salah satu daerah saja.

Transfer berbasis kebutuhan dapat meningkatkan penyediaan layanan umum di daerah-daerah tertinggal, karena pokok pajak lokal mungkin tidak akan mencukupi untuk menghasilkan penghasilan yang memadai. Transfer antarpemerintah dapat memberikan akses yang serupa ke layanan umum untuk penduduk di mana pun di suatu negara. Transfer-transfer seperti ini khususnya penting untuk pemerintah-pemerintah subnasional yang sangat bergantung pada transfer federal untuk menutupi pembelanjaan mereka. Mereka membiayai sekitar 60 persen dari pembelanjaan subnasional di negara-negara berkembang dan perekonomian-perekonomian transisi, dibandingkan dengan sekitar sepertiga di negara-negara anggota OECD. Di India, transfer dari pemerintah pusat mendanai sekitar 30 persen dari pembelanjaan negara bagian. Pada tahun 2003, di Cina, transfer dari pemerintah pusat ke pemerintah provinsi dan dari pemerintah provinsi ke pemerintah lokal membiayai sekitar 67 persen dari pembelanjaan tingkat

KOTAK 8.7. *Pendidikan dasar yang universal di Uganda meningkatkan akses ke sekolah-sekolah di daerah-daerah utara*

Keputusan Presiden Museveni untuk mengimplementasikan pendidikan dasar universal (*universal primary education—UPE*) pada tahun 1996 menjadikan Uganda sebagai negara Afrika pertama yang melaksanakan kebijakan semacam itu. UPE menghapuskan uang sekolah dan uang sumbangan ke asosiasi guru-orang tua murid dan sumbangan pembangunan. Dampaknya pada tingkat pendaftaran di sekolah dasar terbukti besar, dengan mereka yang di kuintil termiskin paling diuntungkan dan, di dalam kuintil termiskin tersebut, tingkat pendaftaran anak-anak perempuannya menjadi lebih dari tiga kali lipat antara 1992–1993 dan 2002–2003. Di daerah utara yang tertinggal, tingkat pendaftaran anak-anak

perempuan naik dari 40 persen menjadi 73 persen.

UPE telah menghasilkan efek penyeteraan dalam akses tetapi tidak dalam kualitas dan kinerja. Di daerah utara, tingginya tingkat absen guru, insentif yang rendah untuk guru, serta keterbatasan infrastruktur dan bahan ajar, menghasilkan kinerja pendidikan yang rendah. Dan alokasi biaya per kapita ke kawasan ini tidak selalu mencerminkan biaya-biaya tinggi untuk menyediakan layanan di sana. Suatu program pendidikan yang buta secara spasial, yang menekankan pada hasil-hasil, tidak akan menjadi netral secara geografis.

Sumber: Bird dan Higgins 2007.

provinsi, 57 persen tingkat wilayah, dan 66 persen tingkat kota dan yang lebih rendah.³⁷

Aturan-aturan alokasi untuk transfer dengan demikian memiliki dampak langsung terhadap potensi untuk perbaikan kesejahteraan di daerah-daerah yang berbeda. Akan tetapi transfer antarpemerintah yang membiayai sejumlah besar pengeluaran subnasional jarang sekali dibuat dengan mempertimbangkan pemerataan spasial. Transfer yang besar-besarnya mengalir ke daerah-daerah di mana orang-orang yang telah mendapatkan layanan yang berkualitas tinggi (lihat Kotak 8.8).

Transfer penyeteraan fiskal ke daerah-daerah tertinggal dibiayai oleh suatu pajak bersih yang dipungut dari penduduk daerah-daerah maju. Masalah bersama dalam literatur persaingan fiskal adalah bahwa pajak efektif yang lebih tinggi di beberapa daerah akan merangsang migrasi keluar dari faktor-faktor produksi. Geografi ekonomi

yang baru memberikan suatu harapan bahwa migrasi yang dirangsang oleh pajak akan menjadi terbatas jika para penduduk (baik perusahaan maupun rumah tangga) mendapatkan manfaat dari perekonomian aglomerasi di daerah-daerah yang maju. Perekonomian eksternal mendorong faktor-faktor produksi untuk mengelompokkan secara geografis dan mengubahnya menjadi faktor-faktor yang setengah-diam. Jadi, apabila para penduduk melihat bahwa mereka akan diuntungkan jika pindah lebih dekat dengan penduduk lain, mereka akan menjadi terkunci di dalam lokasi-lokasi ini, dan menjadi kurang sensitif terhadap perbedaan dalam hal pajak. Transfer antarpemerintah yang tidak terlalu besar yang dibiayai oleh daerah-daerah yang maju dengan demikian dapat membiayai layanan umum di daerah-daerah tertinggal.

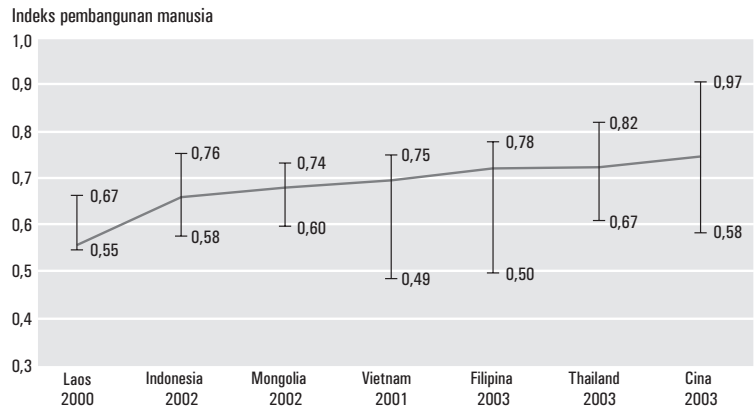
Meskipun transfer dapat menjembatani batasan-batasan fiskal jangka pendek di daerah-daerah tertinggal, ketergantungan fiskalnya menjadi terancam. Jika transfer antarpemerintah membiayai sebagian besar dari pengeluaran, maka kecil kemungkinannya bagi pemerintah-pemerintah subnasional untuk meningkatkan pengumpulan pendapatannya atau dimintai tanggung jawabnya oleh para penduduk lokal.³⁸ Negara-negara OECD telah menyadari disinsentif semacam ini, dan kebanyakan telah mengurangi komponen penyeteraan dari penghasilan dan hibah (misalnya Italia dan Spanyol).

Di India, di mana transfer federal mendistribusikan kembali sumber daya ke daerah-daerah miskin, pendapatan rata-rata di negara-negara bagian yang berpendapatan rendah adalah 40 persen dari pendapatan di negara-

negara bagian yang berpendapatan tinggi. Dengan penghasilan pajak lokal bergantung pada pendapatan lokal, kapasitas fiskal dari negara-negara bagian berpendapatan rendah ini lebih buruk daripada kapasitas fiskal negara-negara bagian berpendapatan tinggi.³⁹ Untuk mengompensasi perbedaan ini, dibuatlah suatu sistem distribusi ulang fiskal yang progresif. Negara-negara bagian berpendapatan rendah menerima 48 persen dari seluruh transfer dari pemerintah pusat, dibandingkan dengan alokasi 17 persen untuk negara-negara bagian berpendapatan tinggi. Progresivitas dari transfer ini juga nyata per kapitanya—Bihar, negara bagian termiskin menerima 501 rupee per orang dalam bentuk transfer pajak. Maharashtra—negara bagian berpendapatan tinggi dan merupakan tempat di mana terdapat pusat urban yang maju, Mumbai—hanya menerima 298 rupee per orang. Namun pengubahan dari sumber daya menjadi layanan yang nyata tidaklah teramati di daerah-daerah yang tertinggal di India.

Kebanyakan negara berkembang sedang mengumpulkan dan menyebarkan informasi yang dapat diandalkan mengenai hak-hak atas layanan untuk meningkatkan akuntabilitas dari para penyedia layanan dan juga meningkatkan hasil-hasilnya. Meningkatkan akses ke informasi kuantitatif yang dapat diandalkan mengenai hasil-hasil dari penyediaan layanan akan membuat para penyedia layanan kesulitan untuk mengabaikan informasi ini sebagai informasi yang sifatnya anekdot, parsial, atau irrelevant. Dengan melibatkan para anggota komunitas dalam mengidentifikasi masalah-masalah dan mendorong mereka untuk melakukan pemantauan

Figur 8.2 Standar hidup dapat sangat berbeda antara daerah-daerah tertinggal dan daerah-daerah maju



Sumber: Gill dan Kharas 2007.

oleh mereka sendiri, dapat diciptakan suatu konstituensi dari para pengguna layanan yang dapat meminta tanggung jawab dari para penyedia layanan.

Penyediaan layanan yang efektif dengan demikian bergantung pada cukupnya kepemilikan sumber-sumber daya keuangan dan pengubahan sumber-sumber daya tersebut menjadi hasil-hasil yang nyata. Berinvestasi dalam barang-barang umum pada daerah-daerah yang tertinggal akan mengurangi kemungkinan migrasi dalam jangka pendek, karena hal itu akan meningkatkan daya tarik daerah-daerah tertinggal. Namun investasi sosial yang bersasaran untuk mengembangkan aset-aset portabel dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memfasilitasi mobilitas jangka panjang mereka dengan menjadikan mereka lebih siap untuk bekerja di daerah-daerah maju dan berkembang.

Tunjangan pensiun portabel.

Bahkan dengan aset-aset portabel, orang-orang tetap berpikir bahwa aset-aset tersebut sulit dipindahkan. Di beberapa negara, kurang portabelnya dana pensiun mengakibatkan melambatnya laju migrasi. Menghadapi kemungkinan hilangnya tunjangan pensiun karena

KOTAK 8.8. Meningkatkan progresivitas spasial dari transfer antarpemerintah Nigeria

Kemiskinan dan kualitas pelayanan di Nigeria yang terburuk terdapat di utara, terutama di bagian timur lautnya, dan sedikit lebih baik di selatan, terutama di bagian barat dayanya.

^{a, b} Keadaan di Nigeria sangat bergantung pada transfer fiskal dari pusat untuk dapat menyediakan sebagian besar pelayanan kepada masyarakat. Menurut undang-undang Nigeria, alokasi dana yang diberikan (700 miliar NGN pada tahun 2006)^c tidak ditujukan menggunakan prinsip yang jelas yang mendukung pengurangan angka kemiskinan: 54 persen dari dananya telah dibagikan merata ke seluruh negara bagian tanpa memperhitungkan jumlah populasi, luas tanah, tingkat kemiskinan, ataupun ukuran lainnya yang diperlukan.^d Indikator kesehatan dan pendidikan hanya mengisi 7 persen dari alokasi dananya.

Indikator yang dipilih untuk mengarahkan bagian kecil tersebut adalah regresif, dalam arti hanya berguna untuk negara bagian dengan penyediaan pelayanan yang terbaik dan infrastruktur yang kuat. Mendasarkan transfer pendidikan hanya pada pendaftaran masuk hanya berguna untuk negara bagian yang telah memiliki infrastruktur pendidikan dan pengajar, sehingga mempenalti mereka yang tidak memilikinya. Mendasarkan transfer kesehatan

hanya pada jumlah tempat tidur rumah sakit juga mendukung negara bagian yang lebih baik yang memiliki sumber daya untuk dapat membangun lebih banyak lagi rumah sakit.

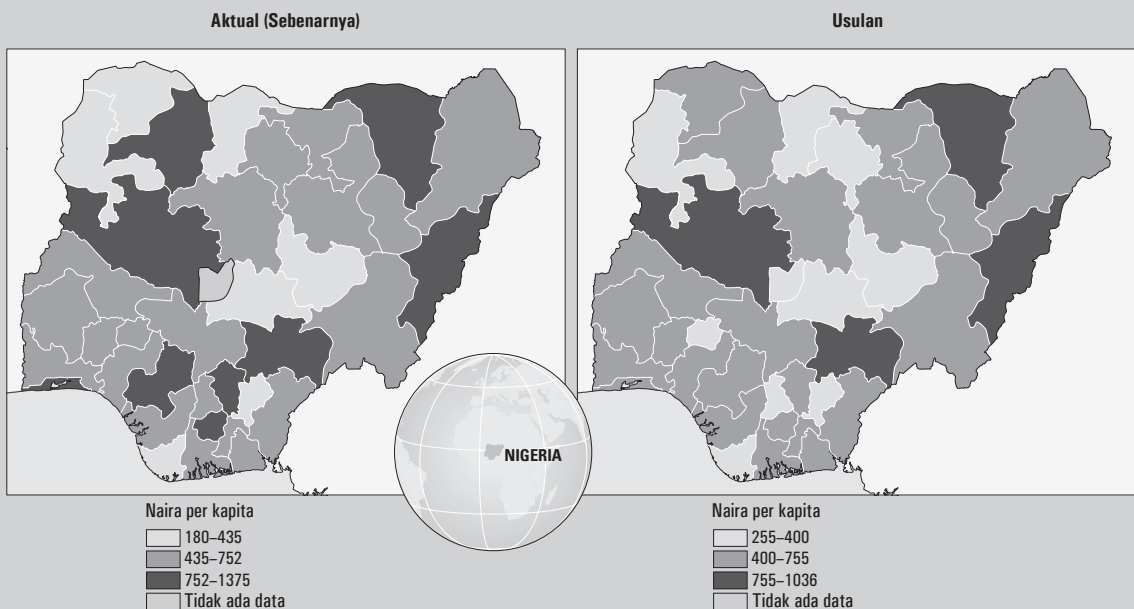
Transfer per kapita di negara bagian utara (sekitar 3.300 NGN per orang) adalah lebih rendah dibandingkan di barat daya (3.700) meskipun bagian utara memiliki tingkat kemiskinan keseluruhan yang tertinggi dan pelayanan pengiriman yang terburuk.^e Untuk menentukan apa yang akan terjadi jika transfernya dilakukan progresif secara spasial, sebuah eksperimen kebijakan yang ilustratif telah dikembangkan oleh World Resources Institute untuk dapat mengidentifikasi implikasinya. Populasi dan luas lahan, yang mencerminkan permintaan terhadap pelayanan, digunakan untuk mengalokasikan 50 persen dananya menurut undang-undang. Alokasi yang sama dikurangi 5 persen (dari 54 persen). Pendidikan dan kesehatan dipisahkan antara upaya-upaya untuk mendukung tingkat pelayanan yang telah ada dan untuk mendukung pendanaan progresif bagi negara-negara bagian yang pelayanannya masih buruk. Untuk pendidikan, pendaftaran sekolah (naik dari 4 menjadi 5 persen) digunakan untuk tujuan yang pertama, sementara kurangnya

akses ke sekolah (naik dari 0 menjadi 5 persen) untuk alasan yang kedua. Tingkat kesehatan juga mendapatkan kenaikan 10 persen. Alokasi untuk upaya penghasilan pada 2,5 persen. Kemiskinan ditambahkan sebagai kategori dengan membobotkan jumlah orang miskin dan tingkat kemiskinan (rasio dihitung per kepala) pada 2,5 persen.

Perubahan-perubahan yang diusulkan akan menggeser transfer antarpemerintah ke negara-negara bagian yang paling memerlukan. Peta pada kotak menunjukkan perubahan ini dalam nilai-nilai per kapita.

a. National Bureau of Statistics 2006. b. Lihat banyaknya ukuran dari kualitas pelayanan dan akses (National Bureau of Statistics 2006). Core Welfare Indicator Questionnaire (CWIQ). Data dapat diperoleh dari Bureau of Statistics Nigeria lewat <http://www.nigerianstat.gov.ng/cwiq/2006/survey0/index.html>. c. Turunan 13 persen dari pendapatan minyak dan pengeluaran dari dana minyak (di mana 9 dari 36 negara bagian sebelah selatan merupakan tempat produksi minyak dan menerima 13 persen dari total penghasilan minyak) merefleksikan sekitar 330 miliar naira, atau sekitar sepertiga dari total transfer pada negara bagian pada tahun 2006. Sementara turunan tersebut menggambarkan dengan jelas bentuk transfer keseluruhan di Nigeria, transfer ini ditetapkan oleh undang-undang, bukan oleh dekrit (legislasi), sehingga tidak disertakan di sini (Nigeria Federal Ministry of Finance, diunduh dan dikompilasi dari <http://www.fmf.gov.ng/portal/detail.php?link=faac>). d. Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission 2003. e. National Bureau of Statistics 2004.

Transfer hibah legislasi di Nigeria untuk dana transfer per kapita dengan transfer yang sebenarnya pada tahun 2006 (kiri) dan dengan pertimbangan pemerataan (kanan)



adanya perbedaan-perbedaan dalam skema atau tidak adanya portabilitas, para pekerja menjadi kurang berminat untuk pindah bahkan ketika daerah-daerah yang maju menawarkan upah yang lebih tinggi. Komisi Eropa mendapati hal ini sebagai suatu masalah.⁴⁰

Peraturan pasar lahan yang lebih baik. Pasar lahan yang berfungsi baik memungkinkan masyarakat untuk memperoleh tanah, memperjualbelikannya dengan orang lain, dan menggunakannya secara efektif.⁴¹ Sedangkan kebijakan-kebijakan tanah dan perumahan yang membuat hak-hak kepemilikan dapat dipertahankan dan dapat diperjualbelikan akan memfasilitasi mobilitas geografis masyarakat. Kemampuan untuk mempertahankan hak secara hukum dan bukan secara fisik memungkinkan masyarakat untuk meninggalkan tanah mereka guna mengambil keuntungan dari kesempatan-kesempatan jangka pendek. Dan kemampuan untuk menggunakan tanah sebagai jaminan atau menjualnya memungkinkan mereka untuk membiayai pengeluaran untuk bermigrasi dan mengambil keuntungan peluang sosial dan ekonomi dari tempat lain.

Keterlibatan pemerintah dalam mengatur pasar lahan dan pelaksanaan hak-hak kepemilikan mencegah rumah tangga membuang-buang sumber-sumber daya swasta. Namun keterlibatan pemerintah yang terlalu banyak dapat mengurangi efisiensi. Kepemilikan publik berskala besar dapat menahan tanah dari pasar dan meningkatkan harganya, sehingga mempersulit lebih banyak lagi rakyat miskin yang ingin memasuki pasar. Dan biaya langsung yang tinggi dan prosedur yang rumit dapat mengurangi insentif masyarakat untuk memperjualbelikan tanah secara resmi.

Kebijakan-kebijakan untuk melindungi rakyat miskin dari naiknya biaya tanah dan rumah tangga lebih seringnya menghalangi fungsi dari pasar. Di Republik Ceko, di mana terdapat pasar sewa yang besar, pengendalian sewa *de facto* telah membuat harga-harga jauh di bawah harga pasar dan menghambat mobilitas lebih lanjut lagi. Para penyewa tidak mau kehilangan posisi mereka yang menguntungkan di dalam kontrak.⁴² Sementara di Cile, keberhasilan pemerintah dalam menentukan sasaran perumahan kepada rakyat miskin di daerah tertinggal telah menciptakan insentif yang kuat bagi masyarakat di daerah tersebut untuk tidak bermigrasi, sehingga menghambat konvergensi di banyak lokasi pada negara yang memiliki populasi yang kecil dan masyarakat yang homogen.

Institusi dan infrastruktur untuk menghubungkan daerah tertinggal dengan daerah maju

Infrastruktur transport. Perhatikan Bangladesh, sebuah negara dua dimensi, yang kebanyakan daerah tertinggalnya jauh dari kepadatan ekonomi namun padat penduduknya. Investasi tertentu pada infrastruktur yang tepat dapat sangat membantu. Jembatan yang melintasi Sungai Jamuna telah membuka jalur pasar bagi produsen dari barat laut di sekitar divisi Rajshahi. Dibangun dengan biaya hampir \$1 miliar, jembatan ini menyediakan jalan raya dan rel pertama antara barat laut, sebuah daerah di bagian timur yang lebih berkembang, yang termasuk di dalamnya daerah ibu kota nasional. Jalur pasar yang lebih baik dan harga-harga barang input yang berkurang telah mendorong para petani untuk melakukan diversifikasi ke tanaman-tanaman yang bernilai tinggi, seperti varietas padi dan sayuran

yang lebih modern.⁴³ Pemerintah telah mengimbangi kebijakan infrastruktur yang konektif dengan institusi yang buta secara spasial untuk meningkatkan cakupan layanan sosial. Expanded Program on Immunization bertujuan untuk mengimunisasi semua anak di bawah satu tahun dengan enam vaksin pencegah penyakit. Program Investasi Strategis untuk Kesehatan, Nutrisi, dan Populasi untuk 2003–2010 meningkatkan cakupan di daerah-daerah dengan indikator kesehatan yang buruk.⁴⁴

Di Republik Islam Irak, sebuah negara dua dimensi lainnya, peningkatan infrastruktur yang konektif dibutuhkan untuk integrasi spasial. Kebijakan-kebijakan yang meningkatkan persaingan dan kinerja sektor transportasi akan menimbulkan imbal hasil yang tinggi. Ditambah lagi, kebijakan pendidikan yang buta secara spasial yang meningkatkan kualitas sekolah dan juga biaya transfer tunai bersyarat untuk anak-anak agar bersekolah dapat meningkatkan kesejahteraan di daerah-daerah tertinggal.⁴⁵ Daerah-daerah timur di Turki yang tertinggal memiliki 44 persen dari seluruh daerah di Turki dan hanya 5,7 persen dari total jalan raya nasional, dan cakupan jalan aspalnya adalah 40 persen pada daerah-daerah maju. Proyek Bantuan Infrastruktur Desa (KOYDES) dan Proyek Bantuan Infrastruktur Kotapraja (BELDES) dari pemerintah telah meningkatkan standar hidup di daerah-daerah pedesaan dan kota-kota kecil dengan mengaspal jalan-jalan serta menyediakan jaringan sanitasi dan air layak minum.⁴⁶ Dan investasi pada modal manusia akan menguntungkan migran-migran yang potensial dan juga mereka yang tetap tinggal.

Teknologi informasi dan komunikasi. Telepon genggam telah mendorong turunnya biaya penyediaan, melambungkan penetrasi dan meningkatkan arus informasi. Pada 2003, di Cina pengguna telepon genggamnya (269 juta) lebih banyak daripada pengguna telepon rumah (263 juta). Untuk 29 daerah di Cina antara 1986 dan 2002, infrastruktur telekomunikasi telah memengaruhi pertumbuhan PDB daerah.⁴⁷ Oleh karena investasi telekomunikasi mematuhi hukum imbal balik yang selalu berkurang, daerah tertinggal dapat memperoleh manfaat yang terbesar darinya.

Teknologi-teknologi baru telah menurunkan biaya penyediaan layanan finansial dan membuatnya lebih terjangkau. Kebanyakan orang di daerah tertinggal memiliki akses yang terbatas ke layanan finansial, mengandalkan transaksi berbasis uang tunai di luar sistem perbankan. Namun dengan semakin meningkatnya kiriman uang secara internasional dan nasional, akses yang lebih baik ke layanan finansial dapat membantu masyarakat di daerah-daerah ini mengatasi batasan-batasan kredit. Berkembangnya layanan telepon genggam, bahkan di daerah-daerah terpencil, membuka peluang baru untuk menyediakan layanan finansial melalui jaringan telepon genggam (*m-banking*). Laporan dari Filipina menunjukkan bahwa 3,5 juta orang memiliki akses ke telepon genggam yang dapat mentransfer uang.⁴⁸

Produsen di daerah-daerah tertinggal dapat menerima informasi harga produk mereka dengan lebih baik. Di Kerala, India, telepon genggam telah mengurangi dispersi harga pasar secara cukup signifikan, sehingga harga-harganya sekarang hanya berbeda karena biaya transportasi dari pasar ke pasar.⁴⁹

Dan di Peru, sebuah sistem komunikasi yang ada di mana-mana namun sering tidak dihargai, yaitu layanan pos, telah menghubungkan produsen-produsen kecil dengan pasar (lihat Kotak 8.9).

Keuntungan yang lebih besar di daerah-daerah berkembang. Daerah-daerah berkembang yang lebih dekat dengan pusat massa ekonomi akan lebih mudah mendapatkan lebih dari infrastruktur yang meningkatkan konektivitas, dan daerah-daerah tertinggal akan lebih sulit mendapatkannya dan pada laju yang lebih lambat pula. Peningkatan konektivitas transportasi di daerah-daerah berkembang di Cina dapat menguntungkan secara ekonomis bagi daerah-daerah tertinggal. Dengan mengurangi biaya transportasi dari barat ke pesisir, investasi infrastruktur di saluran-saluran transportasi di pusat (perantara) di provinsi Henan, Hubei, dan Hunan akan lebih berdampak pada pembangunan bagian barat daripada peningkatan yang dilakukan di daerah barat itu sendiri. Namun jika pertumbuhan keseluruhan Cina menjadi sasaran utamanya, investasi infrastruktur di pusat-pusat dinamika ekonomi di sepanjang pesisir—Hebei, Jiangsu, dan Shandong—masih dapat menyediakan imbalan yang paling besar.⁵⁰

Di Brasil, peningkatan jaringan jalan antara 1950-an dan 1980-an telah mengurangi biaya transportasi dan logistik. Akan tetapi kebanyakan dari keuntungan ekonominya terwujud di bagian barat-tengah, dengan hanya sedikit pemasukan ke bagian timur laut yang tertinggal. Selama waktu ini, bagiannya dari jaringan nasional naik dari 15 persen menjadi 25 persen. Walaupun demikian, investasi seperti itu telah membawa kepadatan ekonomi lebih dekat ke timur laut yang tertinggal.

KOTAK 8.9. *Mengekspor dengan pos di Peru—menghubungkan produsen kecil dengan pasar*

Di banyak negara, perusahaan-perusahaan kecil sering dilarang untuk masuk ke dalam rantai ekspor karena perusahaan tersebut beroperasi di pedesaan atau di kota kecil atau malah tidak memiliki informasi yang diperlukan untuk mengekspor. Di Peru sebuah program fasilitasi perdagangan yang disebut “Easy Export” menghubungkan produsen kecil dengan pasar. Kunci dari program ini adalah jaringan transportasi yang paling sederhana—layanan pos nasional.

Bagaimana program ini bekerja?

Baik perorangan ataupun perusahaan membawa paket ke kantor pos terdekat, di mana tersedia pembungkusan gratis. Pengirim mengisi sebuah formulir pernyataan ekspor, serta kantor pos akan menimbang paketnya dan memindai formulir pernyataan ekspornya. Pengirim akan membayar biaya yang besarnya bergantung pada jenis pelayanan yang digunakan. Barang-barang dengan nilai \$2.000 atau kurang dapat diekspor. Keuntungan utamanya adalah bahwa pengekspor tidak memerlukan agen bea

cukai, agen logistik, atau pengangkut atau menggabungkan barang-barang kiriman mereka; bahkan pembungkusan pun telah disediakan. Perusahaan atau perorangan hanya perlu pergi ke kantor pos yang memiliki sebuah timbangan, pemindai kertas, dan menggunakan Internet untuk menyelesaikan pernyataan ekspornya untuk badan pajak.

Apakah program ini membawa perubahan? Dalam waktu 6 bulan, lebih dari 300 perusahaan mengirimkan barang-barang senilai lebih dari \$300.000. Kebanyakan dari penggunaannya adalah pengekspor baru—pengusaha mikro dan perusahaan kecil, yang memproduksi perhiasan, alpaca dan pakaian katun, suplemen makanan (produk alami), kosmetik, seni kayu dan pahatan, sepatu dan kulit, serta makanan yang telah diproses. Dan kebanyakan dari mereka berada di daerah-daerah termiskin dari negaranya.

Sumber: Guasch 2008.

Di Kolombia, dengan air dan tanah yang cocok untuk pertanian, topografi yang bergunung-gunung membuat transportasi barang menjadi sulit. Dengan demikian beberapa daerah berkembang tidak terintegrasi dengan baik dengan pasar domestik dan internasional yang besar. Casanare, daerah penghasil beras terbesar di negara itu, memiliki potensi bagus dalam bahan bakar bio dari jagung dan minyak kelapa sawit. Namun, dibutuhkan waktu 18 jam untuk mencapai Bogota dan 50 jam untuk mengakses pelabuhan utama. Meningkatkan kualitas jalan akan meningkatkan akses pasar dan membantu perekonomian daerah itu. La Mojana, sebuah daerah dengan dataran rata seluas 5.000 kilometer persegi, terletak

berdekatan dengan pelabuhan-pelabuhan yang menghadap Samudra Atlantik dan sebagian besar kota di Kolombia sering kebanjiran karena terletak di zona penyangga dari dua sungai besar. Meningkatkan manajemen ekosistem dengan konektivitas transportasi akan meningkatkan akses ke kota-kota dan pelabuhan-pelabuhan.⁵¹

Peningkatan infrastruktur antarkawasan akan menghasilkan konsentrasi ekonomi yang lebih tinggi.

Keuntungan-keuntungan potensial dari meningkatnya akses pasar untuk daerah-daerah sekitar mungkin akan dinikmati oleh perusahaan-perusahaan dalam aglomerasi yang lebih besar.⁵² Dan peningkatan konektivitas transportasi dapat lebih mengonsentrasikan aktivitas ekonomi. Jalan dan rel menempuh jalur bolak balik—konektivitas transportasi yang lebih baik tidak hanya menyediakan akses pasar bagi perusahaan di daerah tertinggal, tetapi juga memungkinkan perusahaan di daerah maju untuk menjangkau pasar. Turunnya biaya transportasi membantu perusahaan-perusahaan yang kompetitif di daerah maju dengan mudah menaikkan skala produksinya untuk menjangkau pasar-pasar yang baru ini pada biaya yang lebih rendah, relatif terhadap para produsen lokal di daerah-daerah tertinggal. Jadi, meningkatkan akses pasar mungkin akan mengganggu produksi barang-barang terstandarisasi di daerah-daerah tertinggal. Namun harga-harga yang lebih rendah dan akses yang lebih baik bagi produk baru akan meningkatkan kesejahteraan konsumen.

Pengalaman membuktikan dugaan ini. Di Italia, mengurangi biaya transportasi antara bagian utara dan selatan pada tahun 1950-an telah menghapuskan perlindungan yang sebelumnya dimiliki oleh perusahaan-

perusahaan *Mezzogiorno* dan mempercepat proses deindustrialisasi mereka.⁵³ Sedangkan di Prancis, di mana biaya transportasi di dalam negeri turun 38 persen antara 1978 dan 1993, konsentrasi geografis dari pekerjaan menjadi naik.⁵⁴

Selain dari efek-efek pertumbuhan yang berbeda di berbagai daerah, ada baiknya juga untuk mempertimbangkan efek-efek distributif dari perbaikan infrastruktur. Apakah keuntungan dari perbaikan infrastruktur cukup besar dan terdistribusi dengan cukup progresif untuk mengurangi ketidaksetaraan pendapatan total, dengan keuntungan yang lebih banyak dinikmati oleh yang miskin dibandingkan yang tidak miskin? Bukti empiris pertanyaan ini cukup terbatas, namun penelitian dari Nepal menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan desa secara ekstensif telah memberikan keuntungan ekonomi yang signifikan, yang dapat dinikmati oleh rakyat miskin. Namun bagian yang dinikmati rakyat miskin seringkali tidak cukup besar untuk dapat mengurangi ketidaksetaraan pendapatan secara signifikan, karena keuntungan dari penambahan jalan dapat lebih dinikmati oleh orang-orang kaya.⁵⁵ Di Ghana, keuntungan dari meningkatnya akses infrastruktur oleh rakyat miskin dapat ditingkatkan dengan kebijakan institusional yang sifatnya melengkapi, seperti peningkatan layanan pendidikan dan kesehatan, yang akan meningkatkan penggunaan infrastruktur tersebut.⁵⁶

Institusi, infrastruktur, dan insentif untuk menangani tantangan 3-D dari jarak, kepadatan, dan penyekatan.

Berbagai insentif untuk mendorong investasi ekonomi di daerah-daerah tertinggal telah digunakan secara luas

oleh negara-negara untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional dan mengimbangi hasil-hasil dari pertumbuhan di semua tempat. Insentif-insentif tersebut sepertinya bekerja lebih baik saat mereka memperkuat sinyal-sinyal pasar dan mengatasi kegagalan-kegagalan koordinasi. Mereka kurang berhasil ketika pemerintah memilih-milih tempat yang akan didukung pertumbuhannya. Pelajaran-pelajaran berikut sepertinya muncul: biarkan pasar memilih tempatnya, sedangkan pemerintah membantu mendorong lajunya.

Di manakah insentif-insentif akan efektif?

Insentif yang mengeksploitasi keunggulan-keunggulan geografis akan cenderung lebih berhasil. Untuk merangsang pertumbuhan ekonomi, banyak pemerintahan yang telah menawarkan pembebasan pajak, infrastruktur yang dapat diandalkan, dan peningkatan dalam lingkungan bisnis. Sering kali insentif-insentif terfokuskan secara geografis—di zona-zona ekonomi khusus—supaya menciptakan kantong-kantong pertumbuhan dengan cepat, meninggalkan kekurangan-kekurangan infrastruktur dan tata kelola di seluruh negeri untuk jangka yang lebih panjang. Terdapat perdebatan yang terus berlangsung mengenai apakah insentif yang difokuskan memperlambat laju reformasi ekonomi, namun yang menarik di sini adalah mengidentifikasi di mana insentif-insentif ini akan cenderung lebih berhasil. Apakah memang baik untuk menyediakan insentif di daerah-daerah yang telah memiliki kondisi geografi dan modal manusia yang baik? Ataukah seharusnya hal tersebut menjadi upaya perbaikan untuk memperbaiki kekuatan-kekuatan pasar dan membantu

mengembangkan daerah-daerah tertinggal?

Di Cina dan India, insentif yang bersasaran secara spasial akan cenderung lebih berhasil ketika insentif itu memperkuat keunggulan-keunggulan geografis, terutama di daerah-daerah yang diuntungkan oleh akses yang bagus ke pasar-pasar domestik dan internasional (lihat Kotak 8.10). Di Uganda, imbal hasil dari pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan dan pasokan listrik adalah mencapai yang tertinggi di daerah-daerah yang telah memiliki tenaga kerja yang terampil dan campuran berbagai aktivitas industri.⁵⁷ Ini adalah di sepanjang koridor yang menghubungkan dua aglomerasi utama negara itu, Kampala dan Jinja. Menggunakan infrastruktur untuk menyebarluaskan manufaktur, alih-alih memfasilitasi konsentrasinya, dapat memperlambat pertumbuhan ekonomi nasional.

Insentif yang meningkatkan hubungan-hubungan pasar dan meningkatkan kinerja pertanian di daerah-daerah dengan geografi alam yang baik dapat menjadi bagian dari strategi pembangunan untuk daerah-daerah tertinggal yang berpopulasi padat, di mana faktor mobilitasnya dibatasi. Namun sebelum menawarkan insentif-insentif, pertanian perlu dinilai terlebih dahulu sebagai penggerak perekonomian lokal. *Laporan Pembangunan Dunia* 2008 memberikan teknik diagnostik yang berguna untuk mengidentifikasi daerah-daerah subnasional menjadi yang berbasis pertanian, yang sedang mengalami transformasi, atau yang telah mengalami urbanisasi—“tiga dunia” pertanian dari suatu negara—berdasarkan bagian pertumbuhan agregat yang berasal dari pertanian dan bagian dari kemiskinan agregat di sektor rural.

KOTAK 8.10. *Zona-zona ekonomi khusus mendatangkan pertumbuhan jika mereka mengeksploitasi keunggulan-keunggulan dari kondisi geografi alami dan geografi ekonomi*

Sebagian besar negara berkembang memiliki lokasi-lokasi di mana kondisi infrastrukturnya dan peraturan ekonominya lebih 'ramah' dibandingkan yang umumnya terdapat di daerah lain. Lokasi-lokasi ini, yang sering disebut sebagai zona ekonomi khusus (*special economic zones—SEZ*), meningkatkan kompetitivitas industri, menarik investasi asing langsung, dan mendiversifikasi ekspor. Perkiraan terbaru menyatakan bahwa terdapat sekitar 2.300 zona ekonomi khusus di negara-negara berkembang dan transisi.^a

Lihatlah Cina

Beberapa SEZ di negara berkembang yang paling awal adalah di Cina di bawah kepemimpinan Deng Xiaoping di awal tahun 1980-an. Pada tahun 1978, pemerintah Cina memutuskan untuk membuka perekonomian negara itu bagi dunia luar. SEZ dan kota-kota pesisir yang "terbuka" merupakan bagian integral dari proses ini. Pada tahun 1980, SEZ telah dibentuk di sepanjang pesisir tenggara, yaitu di Shenzhen, Zhuhai, dan Shantou di provinsi Guangdong dan Xiamen di Provinsi Fujian (lihat peta di bawah ini). Pada tahun 1984, 14 kota pesisir membuka

pintu mereka untuk investasi luar negeri, dan pada tahun 1988 seluruh pulau Hainan telah dinyatakan sebagai status SEZ. Pada waktu yang sama, sabuk pesisir di sekitar Muara Sungai Yangtze, Muara Sungai Mutiara, dan Segi Tiga Xiamen-Zhangzhou-Quanzhou di selatan Fujian dibuka untuk berbisnis dengan dunia. Pada awal 1990-an pemerintah Cina kembali membuka 11 kota perbatasan dan 6 kota pelabuhan di sepanjang Sungai Yangtze. Pembangunan itu mencerminkan sebuah strategi eksploitasi keunggulan-keunggulan alam untuk menciptakan hubungan dengan pasar-pasar eksternal.

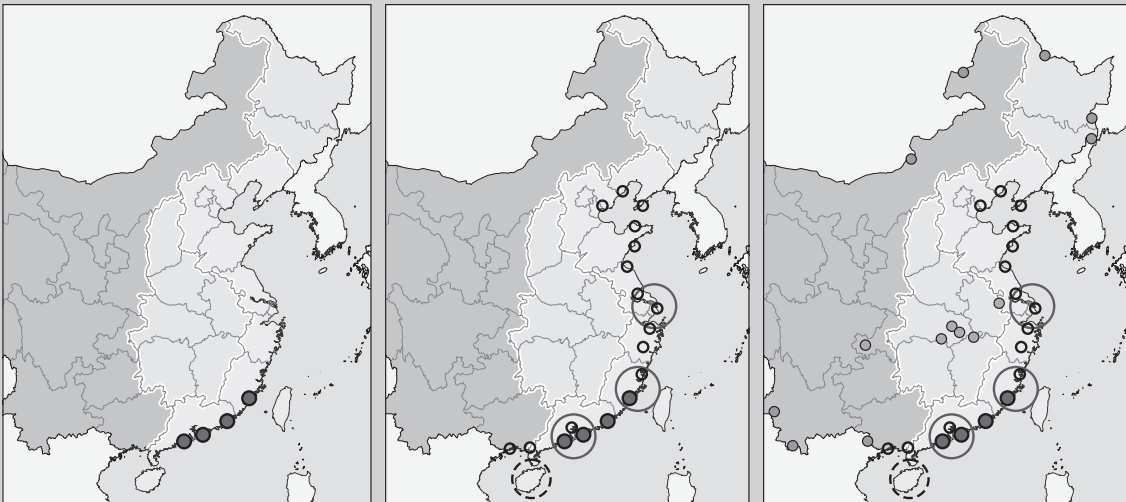
Dan India

Memandang SEZ di India secara sekilas, kita mendapatkan kesan bahwa mereka tidak dimanfaatkan terlalu banyak sebagai sumber-sumber keunggulan alam. Pada tahun 2007, SEZ telah dibuka di daerah pesisir negara bagian Andhra Pradesh, Gujarat, Maharashtra, dan Tamil Nadu, begitu juga di beberapa negara bagian yang di pedalaman, yaitu Haryana, Karnataka, Punjab, dan Rajasthan. Bahkan di negara-negara bagian pesisir, banyak SEZ yang tidak berada di

sepanjang garis pantai (lihat peta pada halaman selanjutnya).^b

Pengamatan lebih dekat mengungkapkan bermacam-macam spesialisasi produk, yang mencakup manufaktur terstandarisasi hingga teknologi informasi dan farmasi. Dibandingkan dengan produk-produk manufaktur terstandarisasi, produk-produk yang padat karya lebih bergantung pada infrastruktur telekomunikasi dan akses ke bandara, bukan ke pelabuhan. Selain itu, zona ekonomi di India juga mengincar pasar-pasar domestik yang besar. Contohnya adalah Gurgaon, sebuah kota satelit yang berjarak sepelemparan batu dari bandara internasional Delhi, di mana 20 tahun yang lalu hanyalah sekelompok pedesaan (*gaon* adalah kata berbahasa Hindi untuk "desa"). Sekarang kota tersebut telah menjadi salah satu koridor berorientasi jasa yang terkemuka di negeri itu, terletak di pusat pasar konsumen terbesar di India. Di sana terdapat berbagai penyedia layanan teknologi informasi seperti IBM dan Microsoft, bersama dengan penyedia barang-barang konsumen seperti Coca-Cola, Gillette, dan Nestlé.

Zona ekonomi khusus di Cina membuka negara tersebut ke pasar-pasar eksternal



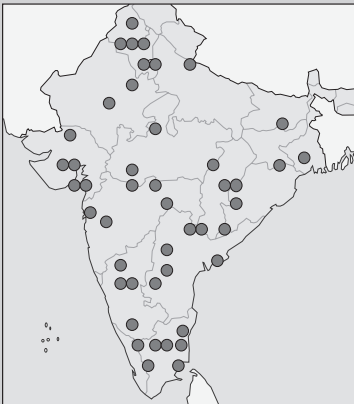
- 4 SEZ pertama (1980)
- 14 kota pesisir (1984)
- 3 muara (1985)

- Provinsi Hainan (1988)
- 6 pelabuhan di Yangtze (1992)
- 11 kota perbatasan (1992)

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan Huang dan Luo 2008.

KOTAK 8.10. *Zona-zona ekonomi khusus mendatangkan pertumbuhan jika mereka mengeksplorasi keunggulan-keunggulan dari kondisi geografi alami dan geografi ekonomi (lanjutan)*

Zona ekonomi khusus di India



Sumber: Kontribusi dari Deepak Mishra.

Tidak seperti SEZ yang digerakkan oleh pemerintah Cina, SEZ di India dikembangkan oleh sektor swasta, seperti perusahaan Infosys dan HCL, dengan mendorong pembangunan teknologi informasi,^c mencerminkan berbagai kecenderungan global yang lebih luas. Dari seluruh SEZ di negara berkembang, 62 persennya adalah swasta, naik dari 25 persen pada 1980-an. Mereka secara umum lebih menguntungkan dan memiliki sejarah kinerja dalam hal sosial dan lingkungan yang lebih baik dibandingkan zona publik, kecuali zona yang dijalankan oleh pemerintah di Asia Timur.

Lokasi adalah kuncinya: lokasi yang buruk adalah halangan yang paling besar.

Sepertinya yang lebih penting adalah lokasi di mana suatu zona berada, bukan siapa yang memilikinya atau mengoperasikannya. Pelajaran yang dapat diambil dari Cina dan India adalah intervensi yang bersasaran secara spasial lebih berpeluang untuk sukses ketika mereka memanfaatkan keunggulan-keunggulan geografis alih-alih mencoba menyeimbangkannya.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: a. Bentuk SEZ sangat bervariasi, meliputi zona perdagangan bebas, zona pemrosesan ekspor, zona usaha, pelabuhan bebas, dan zona spesialisasi (Gauthier 2007).

b. Lokasi dari SEZ didasarkan pada SEZ INDIWEB di http://www.sezindiaweb.com/SEZ_map.html.

c. Informasi SEZ di India digambarkan dari basis data Indiastat.

Menerapkan teknik ini dapat membantu mengidentifikasi apakah pertanian akan tetap menjadi ciri yang menentukan dari daerah-daerah tertinggal pada jangka pendek hingga menengah.

Lihat Malaysia, yang pertaniannya penting bagi perekonomian regional dari daerah-daerah tertinggal, yang dihuni oleh lebih dari 40 persen penduduk negara itu (Sabah dan Serawak adalah tempat tinggal bagi lebih dari 2 juta jiwa).⁵⁸ Untuk mendorong pembangunan pertanian di semenanjung timurnya, pemerintah nasional telah menawarkan pemberian dana reinvestasi untuk pengeluaran modal yang berhubungan dengan produksi pertanian, menyediakan fasilitas *cold-chain* dan pelayanan produk-produk pertanian yang dapat busuk serta pembebasan pajak untuk pemrosesan makanan.⁵⁹

Namun di Ghana, di bagian utara (daerah tertinggalnya) sebagian besar berada di zona sabana yang kering dan jarang penduduknya, mengembangkan pertanian cenderung tidak memfasilitasi integrasi teritorial. Tanpa mengizinkan

terjadinya migrasi skala besar atau transformasi struktural, bahkan suatu percepatan yang tajam dalam pertumbuhan produktivitas kacang tanah dan bahan pokok lainnya dari bagian utara tidaklah cukup untuk menyeimbangkannya dengan daerah selatan pada jangka menengah.⁶⁰

Biarkan pasar memilih tempatnya.

Korea Selatan memberikan salah satu dari beberapa kisah sukses dari insentif yang bersasaran secara spasial. Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah tertentu, pemerintah nasional Korea bekerja sama dengan sektor swasta untuk mengidentifikasi daerah-daerah yang menawarkan keunggulan-keunggulan bagi produksi. Konsistensi antara sasaran kebijakan industri nasional dan kebijakan regional sangatlah berpengaruh. Walaupun dekonsentrasi aktivitas ekonomi dari daerah metropolitan Seoul merupakan sasaran kebijakan yang implisit dalam pembagian pajak pemerintah, keputusan untuk mempromosikan “industri-industri strategis” telah menjadi inti

dari kebijakan-kebijakan industrial dan regional.⁶¹

Pemerataan spasial tidak memandu kebijakan-kebijakan industrial nasional. Bahkan, daerah-daerah yang dipilih oleh pasar pada fase-fase industrialisasi yang berbeda telah dibantu. Pada tahun 1960-an dan 1970-an, kebijakan industri nasional telah menciptakan kota-kota industri baru—Ansan, Changwon, Kumi, Kwangyang, Pohang, dan Ulsan. Sektor swasta (*chaebols*) telah membangun pabrik-pabrik cabang yang besar dengan teknologi impor dan modal asing dari dana pinjaman. Kebijakan industri yang digerakkan oleh pasar dan kebijakan regional telah menimbulkan spesialisasi yang berbeda-beda di seluruh negeri, dengan markas besar *chaebol* terkonsentrasi di Seoul dan fungsi-fungsi produksi terdesentralisasi di daerah-daerah di luar ibu kota. Sejak pertengahan 1980-an, kebijakan industrial untuk mendukung aktivitas berteknologi tinggi telah memicu rekonsentrasi industri di kawasan ibu kota.

U n t u k m e m p e r c e p a t pertumbuhannya, insentif-insentif dilengkapi investasi infrastruktur yang menghubungkan bagian tenggara dengan kawasan ibu kota. Jalur ekspres Gyeongbu, yang menghubungkan Busan, Daegu, Daejeon, dan Seoul, memungkinkan industri di tenggara untuk mencapai kawasan ibu kota dalam waktu lima jam. Jadi, industri yang menghasilkan barang-barang antara yang terstandardisasi di ibu kota dan daerah tenggara diuntungkan dari pemotongan biaya yang cukup besar. Di Korea Selatan, pasarlah yang memilih tempatnya, dan pemerintah yang mendorong lajunya.⁶²

Banyak negara telah menawarkan insentif untuk menciptakan massa ekonomi di daerah-daerah tertinggal. Gagasannya adalah untuk menarik

perusahaan-perusahaan, daerah-daerah tertinggal perlu menghilangkan biaya transportasi dan logistik yang tinggi, infrastruktur yang lemah, faktor harga yang lebih tinggi, dan tingkat pelayanan umum yang lebih rendah. Negara-negara Eropa memiliki sejarah panjang dalam menggunakan kebijakan industrial untuk menarik perusahaan-perusahaan ke daerah-daerah tertinggal. Namun insentif fiskal, walaupun efisien dari sisi politik, tidak mengubah nasib ekonomi dari daerah-daerah tertinggal.⁶³

- Di Italia salah satu tujuan program ekonomi nasionalnya yang dimulai pada 1965 adalah untuk menghilangkan kesenjangan pembangunan antara bagian selatan dan bagian lainnya. Untuk mendukung program ini, insentif keuangan diberikan bagi perusahaan-perusahaan di selatan melalui pembebasan sebagian dari sumbangan untuk tunjangan kesejahteraan. Sampai tahun 1992, infrastruktur publik dan insentif keuangan mendorong pembangunan industrial di kawasan tersebut.
- Di Prancis, *Fifth National Plan* (1966–1977) negara tersebut memberikan bantuan bagi pertanian dan mulai mengarahkan investasi industri keluar dari Paris dan menuju ke daerah-daerah berpendapatan rendah di bagian barat. Industri ringan—dengan biaya transportasi yang lebih rendah dan intensitas tenaga kerja yang lebih tinggi—menjadi sasaran untuk relokasi.
- Inggris telah mendukung pembangunan ekonomi di bagian utara Inggris, Skotlandia, Wales, dan Irlandia Utara. Selama Perang Dunia II, pengendalian bangunan masa perang mengarahkan industri keluar dari bagian selatan Inggris ke

bagian utara dan sekitarnya. Selama resesi pascaperang tahun 1958, pekerjaan di tambang batu bara, tekstil, dan pembangunan kapal mengalami penurunan, sehingga menumbuhkan kembali daya tarik untuk mendatangkan pekerjaan ke bagian utara. Pada tahun 1960-an, insentif investasi dan hibah bangunan untuk daerah-daerah tertinggal mengalami diferensiasi secara regional, melalui *Local Employment Act*, bersama dengan relokasi dari 250.000 pekerja manufaktur dari daerah-daerah yang makmur ke daerah-daerah yang tertinggal.

Suatu tema bersama dalam kebijakan-kebijakan regional yang lama yang berfokus pada pajak, subsidi, dan regulasi adalah bahwa kebijakan-kebijakan tersebut merupakan inisiatif utama pemerintah untuk menciptakan lapangan pekerjaan dan menyediakan infrastruktur yang memiliki sasaran untuk menyebarkan (atau melawan konsentrasi dari) aktivitas ekonomi. Kebijakan-kebijakan itu membidik perusahaan-perusahaan tertentu dengan harapan bahwa perusahaan-perusahaan itu akan menjadi jangkar bagi perekonomian lokal dan memiliki efek pengali yang besar.⁶⁴ Namun sebagian besar insentif seperti ini belum merangsang pertumbuhan yang berkelanjutan di daerah-daerah tertinggal, sehingga para pembayar pajak harus berkorban cukup banyak.

Sebagian besar negara di Eropa sekarang lebih berfokus pada intervensi “lunak,” seperti investasi pada inovasi serta mendukung lembaga penelitian dan taman-taman ilmu pengetahuan dan teknologi (lihat Tabel 8.2).⁶⁵ Program pemerintah pusat telah digantikan dengan kerja sama yang lebih besar

antara sektor publik dan sektor swasta. Alih-alih mengincar perusahaan-perusahaan tertentu, upaya-upaya yang terkoordinasi ini menarik sejumlah perusahaan yang saling berhubungan. Penilaian yang benar-benar cermat dari program-program tersebut sulit untuk dilakukan. Namun, kebijakan-kebijakan inovasi yang mendatangkan informasi dan teknologi baru ke daerah-daerah tertinggal seharusnya pada prinsipnya membantu dalam jangka panjang.

Pemerintah federal AS juga terlibat dalam program-program “pembangunan ekonomi” yang lebih kecil. Suatu tinjauan yang dilakukan belum lama ini mengidentifikasi 180 program badan federal AS yang menangani isu-isu seperti perencanaan dan strategi pembangunan ekonomi, taman-taman industri, perbaikan infrastruktur, dan renovasi bangunan. Badan dengan visibilitas terbesar pada kelompok ini adalah Economic Development Administration (EDA) dari Departemen Perdagangan AS.⁶⁶ EDA telah menghabiskan lebih dari \$188 miliar untuk pembangunan ekonomi, tetapi dengan koordinasi yang minim di antara inisiatif-inisiatif tersebut, atau suatu sasaran kebijakan bersama. EDA melaporkan bahwa investasinya sekarang bernilai \$37 dalam investasi sektor swasta untuk setiap dolar yang diinvestasikan.⁶⁷ Tidak ada penilaian independen dari program-program tersebut.

Insentif-insentif daerah, yang populer di negara-negara berkembang, menunjukkan hasil yang beragam (lihat Tabel 8.3). Di Brasil, di mana sasarannya adalah untuk menarik industri-industri “dinamis” ke daerah tertinggal di utara dan timur laut dengan memberikan insentif fiskal, pengeluaran telah mencapai \$3 miliar hingga \$4 miliar tiap tahunnya. Analisis dampak yang dilakukan baru-

Tabel 8.2 Pengalaman OECD dengan insentif untuk merangsang daerah-daerah tertinggal telah mengalami perkembangan

Strategi	Kebijakan regional yang "lama"	Kebijakan regional yang "baru"	Perspektif ekonomi
Sasaran	Menciptakan lapangan pekerjaan dan menyediakan infrastruktur berskala besar	Menyediakan layanan pelengkap, memberi subsidi bagi inovasi—institut penelitian, taman ilmu pengetahuan dan teknologi	Insentif seharusnya hanya disediakan untuk aktivitas-aktivitas yang "baru"—produk-produk yang baru untuk perekonomian lokal dan teknologi baru untuk memproduksi produk-produk yang sudah ada
Pemain utama	Pemerintah pusat	Kemitraan pemerintah dengan swasta	Sektor publik memiliki informasi yang terbatas mengenai apa yang diinginkan oleh banyak perusahaan
Daerah fokus	Insentif-insentif untuk menarik banyak perusahaan secara sendiri-sendiri	Mendorong pembangunan kelompok-kelompok—baik pembangunan sektor maupun bisnis	Dukungan sektor publik harus membantu aktivitas-aktivitas sasaran, bukan sektor-sektor; aktivitas-aktivitas yang disubsidi harus menghasilkan limpahan-limpahan yang kuat dan baik

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

baru ini menunjukkan bahwa alokasi "dana-dana konstitusional" ini telah merangsang masuknya industri-industri manufaktur yang bebas ke daerah-daerah tertinggal—tetapi insentif-insentifnya tidak cukup menarik bagi industri yang terintegrasi secara vertikal.⁶⁸ Antara 1970 dan 1980, pemerintah Meksiko menggunakan insentif fiskal untuk menumbuhkan pembangunan industrial di luar ketiga aglomerasi urban yang terbesar. Perusahaan-perusahaan yang berlokasi di luar ketiga kota besar ini berhak untuk mendapatkan 50 hingga 100 persen potongan bea impor dan pajak penghasilan, pajak penjualan, dan pajak keuntungan modal, begitu juga dengan depresiasi yang dipercepat dan suku bunga yang lebih rendah. Dampaknya pada desentralisasi ekonomi cukup signifikan karena bea impor bahan mentah dan barang-barang sudah tergolong cukup rendah, sehingga pengurangan ini tidak berdampak terhadap keputusan pemilihan lokasi dan pendapatan yang hilang.⁶⁹

Di India, Industrial Policy Resolution tahun 1956 menciptakan sistem lisensi (izin) yang ketat untuk mengarahkan investasi ke daerah-daerah tertinggal. Pemerintah India memutuskan bahwa tidak ada lisensi yang akan diberikan untuk unit-unit industri baru yang berada di sekitar daerah metropolitan besar. Sedangkan pemerintah-pemerintah negara bagian dan lembaga-lembaga keuangan diminta untuk menolak memberi dukungan untuk industri-industri baru di daerah metropolitan bahkan ketika izin industrinya tidak diperlukan. Proyek-proyek sektor publik yang besar (pabrik baja, contohnya) terletak di negara bagian yang tertinggal yaitu Bihar, Madhya Pradesh, dan Orissa. Kompleks perindustrian (atau pusat-pusat pertumbuhan) menerima investasi infrastruktur dan insentif keuangan untuk investasi industri swasta di distrik-distrik tertinggal yang telah ditunjuk. Kebijakan-kebijakan tersebut secara efektif menghambat pertumbuhan di daerah-daerah yang telah memiliki akses pasar dan modal manusia yang baik dan tidak mengizinkan keluarnya aktivitas-aktivitas yang tidak produktif dari daerah-daerah tertinggal. Bahkan setelah penerapan regulasi yang sangat keras ini selama lebih dari 30 tahun, hanya sedikit distrik di daerah-daerah tertinggal yang menjadi pusat-pusat perindustrian yang utama.

Reformasi ekonomi di tahun 1991 menghapuskan kebijakan-kebijakan lisensi ini. Turunnya produksi di daerah bukan pesisir terus berlanjut, dan tempat-tempat dengan akses pasar yang baik dan lingkungan bisnis lokal yang baik mulai menjamur. Setiap distrik yang termasuk dalam 10 besar kinerja industri sekarang terletak di sebelah selatan dari

Pegunungan Vindhya, yang membagi bagian utara dengan bagian selatan.⁷⁰

Begitu pula, di bekas Uni Soviet, para perencana di pusat memutuskan di mana perusahaan-perusahaan akan dibangun dan mencoba untuk menyebarkan aktivitas ekonomi di seluruh negeri. Mereka menyebarkan fasilitas produksi di jutaan kilometer persegi dari negara itu. Jauh dari pasar-pasar dan tidak ada spesialisasi, produktivitas mereka menjadi sangat rendah. Bagaimana transisi ke pasar-pasar dapat mengubah segalanya? Perusahaan-perusahaan baru memilih lokasi-lokasi yang lebih dekat ke pasar dan perusahaan-perusahaan lama di daerah terpencil tutup. Hasilnya adalah kenaikan 2,5 persen pada produktivitas perusahaan tahunan antara 1989 dan 2004.⁷¹

Mengoordinasikan insentif lokal dan nasional

Insentif untuk daerah-daerah tertinggal paling baik dikoordinasikan dengan kebijakan-kebijakan nasional yang sektoral: dengan mempertimbangkan berbagai cadangan inisiatif pendukung ekonomi nasional dan menyelaraskan intervensi-intervensi spasial dengan kebijakan-kebijakan ini akan dapat membantu. Sebagai contoh, subsidi-subsidi yang bersasaran secara spasial hanya mewakili 12 persen promosi ekspor dan subsidi industrialisasi Brasil, yang cenderung menguntungkan untuk bagian tenggara yang industrial. Perkiraan menunjukkan bahwa subsidi-subsidi industrial ini menghabiskan biaya \$42 miliar pada tahun 1999, atau 4,4 persen dari PDB.⁷² Di Brasil, inisiatif-inisiatif untuk mengajak perusahaan-perusahaan berlokasi di bagian timur laut jelas-jelas melawan arus insentif industri yang lebih luas, yang lebih selaras dengan kekuatan-kekuatan pasar.

Juga di India, kebijakan-kebijakan penetapan harga bersama untuk mengurangi ketidaksetaraan keseluruhan merusak prospek ekonomi dari daerah-daerah tertinggal. *Freight Equalization Policy* tahun 1956 menstandarisasi harga-harga untuk mengangkut barang-barang “kebutuhan dasar” seperti batu bara, baja, dan semen di seluruh negeri, berapa pun jauhnya. Hal yang hilang di dalam proses ini adalah keunggulan-keunggulan berdasarkan lokasi dari daerah-daerah yang kaya sumber daya. Daerah-daerah yang terpengaruh mencakup bagian selatan Bihar, bagian timur Madhya Pradesh, dan bagian barat Orissa, masing-masing merupakan salah satu bagian yang termiskin dan paling tidak terindustrialisasi dari seluruh India. Kebijakan tersebut melemahkan insentif untuk modal swasta untuk menempatkan produksi di daerah-daerah tertinggal.

Desentralisasi sering kali disertai dengan upaya-upaya pemerintah daerah untuk menciptakan massa ekonomi untuk memenuhi tanggung jawab pengeluaran. Mereka menawarkan insentif fiskal dan pengeluaran pajak untuk menarik perusahaan-perusahaan ke dalam yurisdiksi mereka. Namun jika tidak dikoordinasikan, insentif-insentif ini akan menjadi percuma dan tidak produktif.

Lihat persaingan antarnegara bagian di Brasil, di mana Bahia dan Rio Grande do Sul bersaing untuk menarik sebuah pabrik Ford Motor Company pada 1990-an. Rio Grande do Sul menawarkan paket insentif kepada Ford yang di antaranya pinjaman R\$210 juta (sekitar AS\$200 juta) dari negara bagian itu dengan persyaratan yang sangat menguntungkan (suku bunga 6 persen, 15 tahun pelunasan), pengeluaran tambahan negara bagian sebesar R\$234

juta untuk infrastruktur dan pekerjaan umum, sebuah pinjaman terjamin dari bank pembangunan nasionalnya sebesar R\$500 juta, dan pembebasan dari pajak lokal selama 10 tahun. Ketika pemerintah negara bagian itu berusaha untuk menegosiasikan kembali perjanjian tersebut karena mereka takut perjanjian tersebut terlalu menguntungkan, Ford pindah ke Bahia, yang menawarkan paket yang serupa dengan paket awal tadi. Evaluasi menunjukkan bahwa “perang fiskal” ini memakan biaya bagi para pembayar pajak Brasil sebesar \$172.000 per pekerjaan yang diciptakan—lima kali lipat biaya yang dikeluarkan untuk menciptakan pekerjaan di pabrik General Motors di Tennessee.⁷³

Memikirkan perancangan insentif

Sebelum menggunakan insentif untuk mendorong pembangunan ekonomi di daerah-daerah tertinggal, pemerintah nasional dan daerah pertama-tama harus mencari tahu mengapa beberapa daerah dilewatkan oleh pasar. Apakah karena imbal hasil sosial yang rendah untuk produksi ekonomi di tempat-tempat tersebut, kemampuan yang rendah untuk menangkap imbal hasil ini, ataukah biaya keuangan yang tinggi?⁷⁴ Apakah kebijakan-kebijakan secara aktif ataupun secara tidak langsung telah menghalangi pertumbuhan perekonomian lokal? Keberhasilan suatu insentif bergantung pada seberapa baik masalahnya didiagnosis, mungkin dimulai dengan melimpahnya dukungan alam, manusia, dan infrastruktur yang spesifik untuk setiap daerah.⁷⁵ “Kenalilah perekonomian Anda,” kata-kata yang digunakan pada *Laporan Pembangunan Dunia 2000/2001*, seharusnya menjadi moto pemerintah-pemerintah subnasional. Informasi yang baik dapat mendorong

perdebatan yang membangun mengenai pilihan-pilihan pembangunan dan menciptakan konsensus di sekitar strategi pembangunan.

Jika informasi dan analisis selanjutnya menunjuk pada kesempatan-kesempatan tertentu untuk bertumbuh, maka langkah selanjutnya adalah untuk mengenali apakah insentif yang direncanakan akan mensubsidi pembentukan modal atau mendorong inovasi. Jika kegunaannya adalah untuk menarik banyak perusahaan dengan efek pengali lokal yang potensial, maka penting untuk diketahui apakah lini-lini produksinya menghargai perekonomian aglomerasi, yang akan mengurangi kekuatan dari insentif-insentifnya. Untuk perusahaan-perusahaan dalam sektor di mana skala ekonomi dan aglomerasi adalah hal-hal yang penting bagi produksi, peluangnya kecil bahwa intervensi yang bersasaran secara spasial akan menarik mereka ke daerah-daerah tertinggal. Survei industri di Brasil, Cina, India, Indonesia, dan Meksiko menunjukkan bahwa perusahaan-perusahaan manufaktur pada banyak lini produksi menghargai skala ekonomi internal dari akses pasar dan perekonomian aglomerasi dalam menentukan lokasi mereka.⁷⁶ Perusahaan-perusahaan yang menghasilkan produk-produk terstandarisasi yang melayani pasar lokal, dan yang memiliki spesialisasi pada sumber daya alam, cenderung tidak akan menghargai perekonomian aglomerasi daripada perusahaan yang mengandalkan tenaga kerja terampil, layanan bisnis, dan akses informasi.

Dan dari sudut pandang pembangunan nasional, penting untuk mencari tahu apakah merelokasi industri-industri yang menjadi “sasaran” akan menciptakan pekerjaan dan output neto secara nasional. Jika tidak, upaya-

upaya lokal untuk menarik industri mungkin tidak akan menghasilkan manfaat positif. Jika relokasi industrinya kurang produktif, pembuat kebijakan mungkin akan mendapatkan hasil yang negatif. Jika insentif digunakan untuk mendorong inovasi, penting untuk memastikan bahwa proses-proses produksi lokal dapat mengakomodasi inovasi tersebut.

Menghindari Balkanisasi: Keuntungan politis dari integrasi ekonomi

Sasaran-sasaran ekonomi dan politik dapat saling bertentangan, tetapi lebih sering keduanya memiliki kesamaan. Di Balkan Barat, bekas republik Yugoslavia menjadi federasi setelah Perang Dunia II, tetapi terpecah ketika republik-republiknya kemudian mengumumkan kemerdekaan di awal 1990-an. Hal yang memicu perpecahannya adalah mencuatnya autarki dan fragmentasi di Yugoslavia sejak pertengahan 1970-an, dengan halangan-halangan terhadap pergerakan orang-orang dan modal di seluruh perbatasan republik, perdagangan antar-republik yang terbatas, dan produksi ekonomi yang terduplikasi. Pada 1987, contohnya, 70 persen dari semua produksi di Serbia dikonsumsi dalam pasar lokal.⁷⁷

Seperti dibahas dalam Bab 5, analisis menunjukkan bahwa mobilitas faktor membuat kesejahteraan menjadi merata di seluruh daerah, melemahkan insentif untuk memisahkan diri dari suatu kesatuan ekonomi dan politik.⁷⁸ Sebaliknya, ketidaksetaraan yang berkepanjangan di seluruh daerah memicu gerakan-gerakan untuk berpisah. Kesatuan, bukan kesenyaman, adalah prinsip yang berlaku baik untuk integrasi politik maupun untuk integrasi ekonomi.

Tabel 8.3 Sejumlah instrumen yang telah digunakan oleh pemerintah untuk menciptakan massa ekonomi di daerah tertinggal, dengan hasil yang tidak terlalu memuaskan

Instrumen	Contoh
Subsidi investasi	Brasil: Dana-dana konstitusional (subsidi suku bunga)—merangsang masuknya perusahaan-perusahaan, tetapi bukan di dalam industri yang terintegrasi secara vertikal (Carvalho, Lall, dan Timmins 2005)
Pembebasan pajak	Thailand: Penghapusan pajak penghasilan; pengurangan pajak penjualan untuk perusahaan yang berlokasi di kota sekunder pada tahun 1970-an—tidak berhasil ketika potongan dari laba kena pajak tidak mendorong perusahaan-perusahaan untuk berlokasi di lokasi-lokasi yang tidak menguntungkan (Bank Dunia 1980)
Pengurangan bea impor	Meksiko: Bea impor dan penghapusan pajak untuk dekonsentrasi manufaktur agar dapat keluar dari tiga aglomerasi yang terbesar—tidak berhasil karena tarif pajaknya sudah rendah (Bank Dunia 1977, Scott 1982)
Kompleks industri/zona perdagangan bebas	Cile: Zona perdagangan bebas di Zonas Extremas dengan pembebasan dari bea cukai, pajak pertambahan nilai, laba perusahaan, dan pajak real estat—berhasil dalam periode pajak-tinggi, tarif-tinggi hingga pertengahan 1990-an, kinerja turun dengan pengurangan kewajiban impor nasional dari 35 persen pada tahun 1980-an menjadi 6 persen pada tahun 2000 (Bank Dunia 2005b)
Regulasi	India: Preferensi pada daerah terbelakang dalam lisensi industri (kebijakan industri 1956), dengan pertumbuhan industri yang dipimpin oleh sektor publik di daerah-daerah tertinggal dan regulasi untuk menghentikan ekspansi industri di daerah-daerah maju—hanya sedikit daerah terbelakang yang menjadi lebih baik, dan ketika regulasinya telah dikendurkan, daerah-daerah tertinggal tersebut malah semakin tertinggal (Chakravorty dan Lall 2007)

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Bab ini telah memberikan pilihan-pilihan untuk mengintegrasikan daerah-daerah tertinggal dengan daerah-daerah yang maju seiring negara-negara menanggulangi jarak ekonomi, kepadatan yang salah tempat, dan penyekatan-penyekatan internal. Kekuatan-kekuatan ekonomi cenderung menghasilkan divergensi spasial pada hasil-hasil dari pertumbuhan. Model-model ekonomi dari geografi dan pertumbuhan menunjukkan bahwa meningkatnya imbal hasil karena skala dan perekonomian aglomerasi dapat memulai dan mempertahankan pertumbuhan dan investasi yang baik di beberapa daerah.

Untuk alasan-alasan yang kuat, para pembuat kebijakan ingin segera mengurangi berbagai ketidakseimbangan geografis, antara masa sekarang dan jangka panjang. Dan seringkali, tekanan politik dapat sedemikian hingga melebarnya divergensi pada titik

mana pun tidak boleh terjadi. Respons kebijakan pembangunan teritorial yang umum telah menekankan insentif yang bersasaran dan infrastruktur berskala besar untuk mendorong produksi ekonomi di daerah-daerah tertinggal. Respons “menggerakkan pekerjaan ke orang-orang” ini diajukan sebagai kebijakan yang nomor dua. Menciptakan lapangan pekerjaan mungkin akan membuat populasi lokal merasa bahwa para pembuat kebijakan sedang bekerja keras untuk meningkatkan standar hidup mereka. Namun, bukti-bukti yang diulas dalam bab ini menunjukkan bahwa banyak kebijakan seperti itu ternyata tidak ada hasilnya. Sementara itu, kebijakan-kebijakan yang menanggulangi berbagai penyempitan institusional yang dapat membantu masyarakat memanfaatkan kesempatan di tempat lain atau meningkatkan standar hidup mereka secara lokal mungkin malah diabaikan.

Bahkan dengan kompromi semacam itu pun, bagian terbesar dari tantangan kebijakannya adalah mengidentifikasi hasil-hasilnya yang dapat diupayakan secara nyata, yaitu yang bergantung pada tahapan pembangunannya dan pada kapasitas fiskal dan institusional dari suatu negara. Di mana pendapatannya rendah, mungkin yang memungkinkan hanyalah mengurangi disparitas spasial dalam tingkat kemiskinan dan akses ke tempat berlindung, air, kesehatan, gizi, dan layanan pendidikan yang mendasar. Rencana Lima Tahun ke-11 Cina yang dikeluarkan oleh Kongres Nasional Rakyat pada tahun 2006 menyatakan bahwa “pembentukan sistem keuangan publik harus dipercepat ... untuk secara bertahap menyetarakan layanan-layanan umum yang mendasar.” Pada Oktober 2007, Kongres ke-17 sekali lagi menunjukkan bahwa, untuk

mempersempit disparitas regional, penyetaraan penyediaan layanan publik yang mendasar akan menjadi prioritas. Negara-negara menengah ke atas dapat lebih ambisius dalam menyetarakan indikator-indikator konsumsi dasar di seluruh daerah, dan negara-negara maju seperti di Uni Eropa perlu lebih ambisius lagi. Mengurangi ketidakmerataan spasial dalam pendapatan siap pakai mungkin merupakan sasaran yang relevan untuk negara-negara berpendapatan tinggi.

Namun pada semua tahap pembangunan, memaksa produksi ekonomi untuk menyebar secara merata di seluruh daerah adalah sesuatu yang sulit dilakukan dan juga mahal. Pertumbuhan secara umum adalah tidak seimbang, namun selalu membawa lebih banyak sumber daya bagi masyarakat untuk menyeimbangkan hasil-hasil dari pembangunan. Para pembuat kebijakan harus mengidentifikasi dan melaksanakan strategi-strategi yang menyeimbangkan hasil-hasil pembangunan di seluruh daerah dengan berbagai cara selain melawan kekuatan-kekuatan dari pertumbuhan yang tidak seimbang—karena itu sama saja dengan melawan pertumbuhan ekonomi itu sendiri.

Kerangka kerja dalam bab ini dimaksudkan untuk membantu para pembuat kebijakan mengidentifikasi kebijakan yang tepat untuk menangani integrasi domestik. Solusi yang disarankan adalah mempertimbangkan kondisi-kondisi yang berbeda untuk setiap negara. Intinya? Pertama, strategi integrasi haruslah meningkatkan akses rakyat miskin di daerah-daerah tertinggal untuk meraih kesempatan, melalui seperangkat institusi yang buta secara spasial. Kedua, infrastruktur yang menghubungkan daerah yang tertinggal dengan daerah yang maju dibutuhkan ketika masalah jarak antara

daerah-daerah tertinggal dan daerah-daerah maju disertai oleh masalah kepadatan penduduk yang salah tempat di daerah-daerah tertinggal. Ketiga, ketika masalah jarak ekonomi ini disertai oleh kepadatan yang salah tempat dan juga oleh penyekatan, maka diperlukan insentif yang bersasaran.

Kerangka kerja ini telah diuji dengan menggunakan studi kasus mengenai integrasi spasial berdasarkan negara-negara tertentu, termasuk Brasil, Ghana, India, Meksiko, Rusia, dan Uganda. Setiap kelompok kebijakan integrasi dinilai dengan menggunakan tiga kriteria: (1) Apakah mereka mengurangi jarak ekonomi di seluruh daerah subnasional? (2) Apakah kebijakan ini pro-kaum miskin? (3) Apakah kebijakan ini efisien secara spasial (artinya, apakah kebijakan ini menghindari pertukaran dengan efisiensi spasial)? Tabel 8.4 menyimpulkan temuan ini. Upaya-upaya untuk memperkuat institusi-institusi bekerja dengan baik pada ketiga kriteria tersebut. Walaupun investasi infrastruktur mungkin tidak akan mengurangi jarak ekonomi atau membantu rakyat miskin, investasi

Tabel 8.4 Menilai kinerja dari kebijakan-kebijakan pembangunan daerah

Kriteria kinerja	Mengurangi ketidakmerataan di seluruh daerah? (pemerataan antardaerah)	Pro-kaum miskin? (pemerataan antarpribadi)	Menghindari pertukaran dengan efisiensi spasial?
Insititusi	Ya	Ya	Ya
Infrastruktur	Tidak	Tidak	Ya
Insentif	Tidak	Tidak	Tidak

Sumber: Bank Dunia 2008b, berdasarkan studi kasus negara tertentu.

infrastruktur dapat menjadi efisien secara spasial. Secara geografis, insentif-insentif yang spesifik tidak berfungsi dengan baik.

Mungkin yang paling penting, bab ini mengidentifikasi titik awal bagi semua pembahasan mengenai kebijakan pembangunan teritorial—institusi yang buta secara spasial. Infrastruktur yang menghubungkan daerah tertinggal dengan pasar dapat membantu negara-negara berintegrasi. Kadang, tidak selalu, pembahasan-pembahasan ini seharusnya meliputi insentif-insentif yang bersasaran secara spasial. Paduan yang tepat dari instrumen-instrumen integrasinya akan menghasilkan manfaat-manfaat yang berasal dari pertumbuhan yang tidak seimbang dan pembangunan yang menyeluruh.

Pemenang tanpa Batasan

Mengintegrasikan negara-negara miskin



Banyak pemimpin negara di Afrika menyerukan persatuan politik di benua itu pada awal-awal kemerdekaan. Félix Houphouët-Boigny, Presiden Pantai Gading yang pertama, lebih pragmatis dengan mempromosikan peningkatan kerja sama ekonomi dengan negara-negara tetangga secara bertahap. Ia mengusulkan salah satu perjanjian ekonomi regional yang pertama di Afrika, yaitu “Conseil de l’Entente,” yang didukung oleh dana solidaritas yang sebagian besar disediakan oleh Pantai Gading. Elemen utama *Entete* itu adalah perdagangan bebas dan pergerakan manusia secara bebas.¹

Tujuan favorit para kaum migran, tentunya Pantai Gading. Jumlah orang asing meningkat dari 5 persen di tahun 1950 menjadi 26 persen dari penduduk sebanyak 16 juta di tahun 1998. Hal ini membuat Pantai Gading menjadi satu dari dua belas tujuan utama untuk melakukan migrasi internasional di dunia. Pantai Gading mendapatkan manfaat besar karena para pekerja asing memberikan kontribusi bagi pertumbuhan sektor industri dan pertanian yang dipicu ekspor. Negara pengirim, khususnya Benin, Burkina Faso, Niger, dan Togo, memperoleh manfaat dari pengiriman uang dan peningkatan perdagangan. Krisis politik yang dipicu oleh sebuah

kudeta di tahun 1999 memengaruhi seluruh kawasan itu. Namun demikian, Houphouët-Boigny menanamkan pengaruh di negara-negara tetangga Pantai Gading di masa depan, sehingga ia mendapatkan julukan “Orang Bijaknya Afrika”.

Pantai Gading mencerminkan inti argumen dalam Bab ini. Saat ini di kawasan negara-negara maju—Eropa, Amerika Utara, dan Asia Timur Laut—kebanyakan aktivitas ekonomi sangat terkonsentrasi, ekspor negara-negara tersebut terspesialisasi, dan standar hidup menjadi serupa. Kawasan-kawasan tersebut telah melampaui batas-batas nasional dan telah mengintegrasikan perekonomian mereka dengan sejumlah negara tetangga, serta bagian dunia yang lain. Integrasi regional dan global saling melengkapi, bukan saling menggantikan, dalam pembangunan kawasan ini (lihat Kotak 9.1).

Namun, di kebanyakan kawasan negara berkembang, konsentrasi dan keserupaan relatif lambat, atau tidak terjadi sama sekali, hal ini sering kali dikarenakan pembagian ekonomi, politik, dan budaya yang masih terus ada antarnegara (lihat Bab 3). Pembagian ini membuat negara-negara menjadi sulit mengambil manfaat berupa skala ekonomi (lihat Bab 4), tenaga kerja

dan modal yang mudah bergerak (lihat Bab 5), serta biaya transportasi yang menurun (lihat Bab 6). Beberapa negara berkembang telah berusaha untuk menjalankan globalisasi melalui liberalisasi unilateral, sedangkan yang lain telah berupaya untuk melakukan integrasi regional. Ada beberapa kesuksesan dan kegagalan dengan kedua strategi tersebut. Bab ini membahas cara-cara untuk menggabungkan kedua strategi ini melalui peningkatan kerja sama antara negara tetangga dan hubungannya yang kuat dengan pasar dunia, sembari mengenali dan menghindari dampak negatif yang dapat timbul dari kedua pendekatan ini.

Bab ini mengusulkan integrasi regional sebagai mekanisme untuk meningkatkan kapasitas pasokan lokal dan integrasi global untuk memperbaiki akses pada pasar dan pemasok. Integrasi berarti kerja sama antarnegara dalam perdagangan, regulasi dan kebijakan domestik, infrastruktur regional, serta inisiatif lintas batas lainnya, yang mencakup barang-barang publik. Integrasi regional berarti kerja sama dengan sejumlah negara bertetangga. Integrasi global berarti kerja sama pada tingkatan yang jauh lebih luas.

Kerangka dasar untuk aksi kebijakan dalam bab ini menggunakan taksonomi hidup bertetangga untuk menyusun pemikiran mengenai bagaimana cara terbaik dalam menghadapi tantangan pembangunan di setiap kawasan negara berkembang di dunia ini.

Strategi yang utama mencakup:

- ***Negara-negara yang dekat dengan pasar dunia yang besar seharusnya berupaya untuk mendapatkan manfaat dari kedekatan dengan kepadatan ekonomi yang tinggi dan menjadi perpanjangan tangan dari pasar yang besar tersebut.***
- ***Negara-negara yang bertetangga dengan negara besar namun jauh dari pasar dunia sebaiknya mengembangkan pasar regional.*** Diperlukan dua instrumen untuk melaksanakannya: reformasi institusional yang memfasilitasi perdagangan di dalam wilayah (intraregional) dan mobilitas faktor produksi—dan investasi infrastruktur yang menghubungkan ketertinggalan negara berkembang dengan wilayah pasar-pasar dunia yang utama. Integrasi regional secara otomatis akan mendukung jaringan produksi regional. Jaringan ini akan memaksimalkan keunggulan biaya produksi yang dihasilkan dari peningkatan laba atas skala ekonomi, dan jaringan ini memungkinkan negara-negara kecil untuk berspesialisasi di produk-produk cerukan (*niche*) dalam jaringan pemasok regional. Efisiensi biaya yang lebih besar pada sisi pasokan akan mempermudah wilayah seperti itu untuk kemudian berintegrasi dengan pasar global.
- ***Negara-negara yang jauh dari pasar dunia di Asia Tengah, pulau-pulau kecil di Pasifik, dan Afrika Sub-***

Meksiko, Karibia, negara-negara yang bergabung dengan Uni Eropa (UE) dan Korea Selatan masing-masing berhubungan erat dengan pasar di AS, UE, dan Jepang. Namun, integrasi seharusnya tidak sekadar perjanjian perdagangan bebas yang sederhana untuk mendapatkan manfaat pembangunan yang signifikan. Tantangan terbesarnya adalah bagaimana membuat pasar domestik menjadi cukup menarik bagi investor agar dapat dipandang sebagai perpanjangan tangan pasar besar terdekat.

Sahara—negara-negara termiskin di dunia—menghadapi tantangan pertumbuhan ekonomi yang paling keras dan memerlukan komitmen kuat untuk solusi dengan bekerja sama. Integrasi regional dapat terjadi dalam lingkungan negara-negara yang bertetangga secara alami melalui tiga kelompok instrumen. Diperlukan kerja sama institusi yang erat dan investasi infrastruktur regional yang komprehensif, seperti halnya di wilayah lain. Namun demikian, negara-negara dari kelompok wilayah ini juga memerlukan mekanisme kompensasi antarnegara untuk mempertahankan upaya integrasi karena integrasi yang mendalam kemungkinan akan mendorong keuntungan dan kerugian jangka pendek tak terduga antarnegara. Masyarakat internasional dapat mendukung upaya integrasi ini melalui insentif yang terkoordinasi dengan baik.

Afrika Timur, Tengah, dan Barat masuk ke dalam kelompok ketiga. Negara-negara pantai yang miskin sumber daya di wilayah ini adalah negara-negara dengan kinerja pertumbuhan terburuk di dunia, bila dibandingkan dengan wilayah dunia lainnya.² Bagi negara-negara tersebut, Laporan ini menyarankan adanya pakta kerja sama yang melibatkan pemerintah regional dan masyarakat internasional untuk memperbaiki layanan sosial dan modal sumber daya manusia di negara-negara yang terbelakang ini dan untuk memperbaiki infrastruktur di negara-negara yang relatif lebih baik, yang lebih mungkin mengalami tahap lepas landas. Hal ini juga harus diperkuat dengan akses preferensi untuk ekspor regional ke pasar negara-negara maju.

Sebaliknya, baik negara yang relatif lebih baik dan yang tertinggal di wilayah “yang bertetangga secara alami ini” sebaiknya memperbolehkan pergerakan tenaga kerja, modal, barang, dan jasa di dalam wilayah (intraregional) yang lebih bebas.

Negara-negara berkembang saat ini, maupun yang belakangan, menghadapi pilihan pahit: tetap terpisah dan kehilangan wilayah, atau menjadi pemenang tanpa perbatasan.

Integrasi regional untuk meningkatkan skala pasokan, integrasi global untuk meningkatkan skala permintaan

Beberapa negara, seperti Cili, Mauritania, dan macan Asia Timur yang terkenal, telah terintegrasi secara global tanpa banyak melakukan kerja sama dengan wilayah terdekatnya sendiri. Mereka menikmati keuntungan pihak pertama (*first-mover advantage*) secara signifikan. Namun demikian, banyak negara-negara berkembang lainnya telah menyaksikan bahwa hal ini semakin sulit untuk dicapai, dan beberapa negara bertanya-tanya apakah kemunculan negara eksportir yang sangat kompetitif seperti India dan Cina telah memuat kemungkinan keberhasilan strategi didorong ekspor yang lebih kecil saat ini.

Pendapat sebaliknya adalah bahwa jenis barang yang dapat dikembangkan oleh sebuah negara agar mendapatkan keunggulan komparatif telah meluas seiring dengan pertumbuhan perdagangan global. Barang dan jasa antara, yang lebih dapat diperdagangkan dan sering diperdagangkan, memberikan lingkup peluang diversifikasi yang lebih luas bagi negara-negara berkembang, bila dibandingkan dengan masa-masa sebelumnya.³ Bukti-bukti empiris

KOTAK 9.1. *Apakah pesan-pesan kebijakan dari Laporan ini anti-integrasi global? Tidak*

Laporan Pembangunan Dunia ini berfokus pada integrasi regional karena pada hal ini inilah terletak cakupan yang lebih luas atas aksi kebijakan. Namun demikian, hal ini tidak bermaksud untuk menunjukkan bahwa pesan yang disampaikan adalah anti-integrasi global. Malah sebaliknya, bukan demikian. Bab ini berpendapat bahwa kerja regional akan meningkatkan kemampuan pasokan dari suatu wilayah negara-negara dengan menyediakan barang publik regional dan memanfaatkan keuntungan dari spesialisasi regional. Melalui cara ini keuntungan bagi tiap negara dari integrasi global dapat diperluas. Singkat kata, integrasi regional dan global itu saling melengkapi, bukan saling menggantikan. Tanpa integrasi global, manfaat dari kerja sama regional akan kecil atau malah negatif, seperti halnya yang terlihat dari banyak perjanjian regional di masa lalu. Namun, tanpa integrasi regional, manfaat dari globalisasi tidak akan pernah diperoleh beberapa negara, karena tidak mampu bersaing dalam skala global sendirian.

Bagi kebanyakan negara, khususnya di Afrika di mana pangsa pasar ekspor global telah menurun, manfaat integrasi global terlihat semu. Integrasi global kadang dipandang berisiko dan kemajuan dalam Putaran Doha atas beberapa isu sentral yang menyangkut negara berkembang, seperti perdagangan hasil pertanian, sangat lambat. Dalam kondisi yang serupa, kerja sama regional di masa lalu juga tidak menghasilkan hasil yang signifikan, dan banyak persetujuan regional yang hilang begitu saja. Pengalaman-pengalaman tersebut juga menggarisbawahi pentingnya keuntungan tak terduga yang diperoleh negara besar dan kecil yang bertetangga, yang memengaruhi stabilitas jangka panjang persetujuan dan kesiapan untuk

memberikan respons terhadap peristiwa tak terduga. Dengan banyaknya kegagalan upaya integrasi regional di masa lalu, upaya untuk mengejar perjanjian regional lebih lanjut telah menghasilkan skeptisme yang cukup besar dalam lingkaran pembangunan.

Bab ini menyatakan bahwa, dengan mempertimbangkan kondisi terkini, skeptisme ini kurang pada tempatnya. Instabilitas yang timbul dari kebijakan makroekonomi dan tata kelola yang buruk saat ini tidak terlalu sering terjadi bila dibandingkan satu dekade yang lalu, sehingga kecil kemungkinannya suatu negara akan mengimpor masalah dari negara tetangganya, meski perekonomian mereka terintegrasi. Dan, dengan semakin menurunnya biaya transportasi serta ekspansi dalam perdagangan global, manfaat dari pertumbuhan yang didorong oleh ekspor jauh lebih tinggi dari yang pernah ada sebelumnya. Untuk bersaing, saat ini negara-negara jauh lebih bersedia untuk mengharmonisasikan kebijakan dan institusi mereka dengan negara lain, sehingga prospek kerja sama regional tumbuh sangat signifikan. Inilah salah satu alasan mengapa, pada bulan Juni 2006, sebanyak 56 perjanjian regional, 49 perjanjian perluasan regional (kerja sama antara sebuah perjanjian regional dengan negara lain), 5 perjanjian superregional (kerja sama antara dua atau lebih perjanjian regional), dan 118 perjanjian bilateral yang sepenuhnya telah ditanda-tangani atau diinisiasi melalui Organisasi Perdagangan Dunia (WTO). Dengan bertindak berdasarkan aturan main global, perjanjian-perjanjian ini berupaya untuk mengenali dan menghindari dampak negatif antara integrasi regional dan global.

Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

menunjukkan hal ini terjadi di Afrika Sub-Sahara.⁴ Di enam dari sembilan negara-negara yang bertetangga di Afrika Sub-Sahara, impor barang-

barang antara tahun sebelumnya dari negara tetangga berkorelasi positif dengan jumlah ekspor pada tahun berjalan. Melalui pertumbuhan impor barang antara yang makin besar dan melampaui batasan tertentu, pengaruh yang dirasakan menjadi semakin kuat.

Temuan-temuan ini menunjukkan bahwa ekspor yang lebih tinggi terjadi ketika negara-negara bekerja sama secara regional, dalam artian skala ekonomis, mobilitas faktor yang lebih tinggi, dan biaya transportasi yang lebih rendah, serta integrasi secara global. Kerja regional berarti perusahaan-perusahaan dari negara yang bertetangga dapat menghasilkan barang jadi dengan lebih murah melalui pembentukan rantai jaringan pasokan internasional, ketimbang jika mengandalkan pemasok di satu negara saja (lihat Kotak 9.2). Integrasi global menghasilkan permintaan dan insentif untuk mengembangkan jaringan rantai pasokan yang sedemikian efisien. Kombinasi antara integrasi regional dan global ini telah menimbulkan negara-negara yang mengalami pembangunan secara sukses di lingkungan dunia yang saat ini relatif kaya.

Data-data industri menambah detail lebih lanjut terhadap temuan ekonomi agregat.⁵ Perusahaan yang melakukan ekspor ke pasar regional akan mengalami dampak lebih besar akibat kurangnya pasokan tenaga listrik dan prosedur perbatasan yang tidak efisien, bila dibandingkan perusahaan yang melakukan ekspor ke pasar global, meskipun perusahaan yang melakukan ekspor barang-barang yang sensitif terhadap waktu, juga menderita dampak negatif akibat perbatasan yang tidak efisien. Efisiensi perusahaan menentukan ke mana mereka akan menjual produk: yang paling tidak efisien hanya berjualan di pasar domestik, sedangkan lainnya

berjulan di pasar regional maupun domestik, dan yang paling efisien berjulan di pasar domestik, regional, dan internasional.⁶

Kebijakan integrasi yang berhasil akan mengonsentrasikan aktivitas ekonomi di tempat-tempat yang memiliki akses lebih baik pada pasar dan bahan baku, baik secara subnasional, nasional, atau regional. Integrasi menghasilkan keselarasan pendapatan di lingkungan regional negara-negara yang bertetangga untuk sementara waktu, sebelum serangkaian gelombang negara-negara yang tertinggal mampu mengejar negara-negara yang berada di depan, saat pertumbuhan berdampak luas ke lingkungan negara-negara itu. Ketika proses integrasi didorong oleh pasar, seperti halnya di Asia Timur, faktor produksi akan direlokasikan dan hal ini mendorong konvergensi dalam pendapatan per kapita suatu negara di dalam wilayah sekitar (lihat Bab 3). Namun, bila integrasi ini didorong oleh institusi, seperti halnya di kebanyakan negara berkembang saat ini, tantangan ekonomi politik akan menjadi kekhawatiran utama.⁷

Integrasi regional dan global menghasilkan dampak negatif

Perjanjian integrasi regional, yang rumit untuk dinegosiasikan, diimplementasikan, dan dipertahankan, sangat memboroskan penggunaan sumber daya administratif. Upaya untuk memadukan institusi regional melalui perjanjian semacam itu dapat menimbulkan kerugian pada administrasi domestik dan liberalisasi unilateral yang dapat menentukan integrasi suatu negara dengan seluruh dunia. Perjanjian regional juga mencegah negara-negara dalam upaya mengejar integrasi global

yang lebih cepat, sedangkan beberapa negara anggota di suatu wilayah ingin bergerak lebih lambat.

Perdebatan antara regional versus global bukanlah hal baru. Perdebatan ini timbul seputar implikasi kemakmuran atas pengalihan potensi perdagangan dan penciptaan perdagangan, yang dibandingkan dengan pengaruh perbaikan kemakmuran yang pertama dan terbaik dari liberalisasi unilateral atau multilateralisme.⁸ Akan tetapi, suatu perdebatan “regionalisme baru” telah timbul dengan proliferasi perjanjian perdagangan bebas baru-baru ini. Satu sisi dari perdebatan ini memandang bahwa dalam integrasi regional, proses liberalisasi yang kompetitif pada akhirnya akan mendukung integrasi global.⁹ Sisi yang lain memandang munculnya “mangkok spageti” (sejumlah keruwetan baru) yang menghambat integrasi global.¹⁰

Perdebatan ini masih belum selesai. Namun kacamata geografi perekonomian yang baru memberikan perspektif yang berbeda. Beberapa pihak berpendapat bahwa ketika wilayah geografi secara fisik dimasukkan secara tepat dalam model perdagangan, maka perjanjian perdagangan regional akan lebih mampu meningkatkan kemakmuran, dibandingkan dengan perjanjian perdagangan multilateral, jika biaya transportasi antarbenua jauh lebih tinggi daripada biaya perdagangan dalam benua.¹¹ Terdapat pula keuntungan non-ekonomis atas inisiatif integrasi regional, seperti meningkatnya rasa damai dan aman, serta meningkatnya daya tawar dalam forum internasional.¹³ Motif non-ekonomi ini terkadang jauh lebih penting dibandingkan dengan motif ekonomi ketika memutuskan untuk menyepakati perjanjian integrasi regional.

KOTAK 9.2. *Diversifikasi produk melalui kerja sama regional*

Melakukan diversifikasi terhadap ekonomi bukanlah hal yang mudah. Hidalgo, Barbasi, dan Haussman (2007) menunjukkan bahwa struktur ekspor suatu negara yang ada saat ini menentukan seberapa mudah negara tersebut akan mampu melakukan diversifikasi basis produksi dari sejumlah produk yang bernilai lebih tinggi. Mereka menggunakan sebuah perumpamaan, yaitu hutan yang menggambarkan ruang produk (sama dengan seluruh negara di dunia). Setiap pohon adalah sebuah produk, dan perusahaan adalah monyet-monyet yang dapat memanjat tinggi pada sebuah pohon untuk meningkatkan nilai tambah mereka (diversifikasi intensif) atau melompat ke pohon lain yang memiliki nilai yang lebih tinggi (diversifikasi ekstensif).

Perusahaan-perusahaan dari negara berkembang merasakan cara termudah untuk tumbuh adalah melalui diversifikasi intensif, dengan mengembangkan kemampuan yang sudah dimiliki. Alternatif lain, yang diperlukan pada saat pendapatan lebih tinggi atau sebagai respons terhadap para kompetitor yang berbiaya lebih rendah, adalah melompat ke pohon dengan nilai lebih tinggi. Meskipun suatu negara cukup beruntung untuk memiliki pohon yang bernilai lebih tinggi itu dekat dengan basis produksinya, lompatan yang dilakukan tetap menimbulkan biaya dan berisiko. Diperlukan pula infrastruktur fisik, pengetahuan yang spesifik, pengetahuan akan selera dan standar pada pasar sasaran, serta akses yang mudah dan murah atas input tertentu. Haussman dan Rodrik (2003) menyebut kebutuhan investasi awal ini sebagai "biaya penemuan", yaitu pencarian oleh perusahaan pertama untuk menjajaki peluang baru. Biaya penemuan ini dapat

difasilitasi dengan berbagai cara. Penanaman modal langsung dapat menyediakan banyak informasi dan pengetahuan yang diperlukan. Selain itu, bisa juga dipelajari dari negara tetangga terdekat. Dengan demikian, kerja sama antarnegara bertetangga dapat juga membantu upaya itu, asalkan skalanya cukup menarik bagi investor asing dan akses pada barang-barang antara yang penting untuk menunjang terjadinya lompatan pada produk baru berbiaya lebih rendah dan berisiko lebih rendah. Kerja sama itu juga dapat memberikan lahan bagi produsen barang-barang antara yang ingin berjualan pada perusahaan yang sedang berinovasi di mana saja di lingkungan sekitar.

Ketika ekspor Afrika selama tahun 1980–2004 dipetakan dalam lingkup produk global dari sekitar 800 produk (empat digit industri), Masyarakat Ekonomi dan Moneter Afrika Tengah (*Central African Economic and Monetary Community*) terlihat hanya memiliki beberapa pilihan tersisa untuk melakukan diversifikasi (kayu dan produk turunannya). Anggota Masyarakat Afrika Timur memiliki lebih banyak pilihan karena ekspor mereka lebih terdiversifikasi (buah-buahan dan sayur-mayur, makanan siap saji, ikan, kayu dan produk turunannya, kapas, tekstil, produk manufaktur berteknologi rendah, barang-barang logam, kimia, dan hasil tambang). Negara-negara lain dengan struktur produksi yang serupa juga telah melakukan diversifikasi menuju kluster seperti kapas, tekstil, dan garmen, yang saat ini menikmati preferensi yang diberikan berdasarkan Undang-Undang Pertumbuhan dan Peluang Afrika (*the African Growth and Opportunity Act*) di pasar AS.

Hampir seluruh anggota Uni Ekonomi dan Moneter Afrika Barat (*West African Economic and Monetary Union*) memperoleh manfaat dari kerja sama setidaknya pada tujuh kluster produk (buah dan sayur-mayur dan produk terkait, kayu dan produk turunannya, kapas, barang manufaktur berteknologi rendah, barang-barang kimia, serta hasil tambang) untuk mengurangi ketergantungan yang terlampau besar pada ekspor hasil pertanian tradisional, seperti kopi dan cokelat.

Anggota *Southern Africa Customs Union*, kecuali Afrika Selatan, dapat menikmati keuntungan yang lebih besar daripada uni/kerja sama lainnya melalui kerja sama kluster berbasis sumber daya alam dan berbasis manufaktur, karena mereka memiliki pilihan diversifikasi yang lebih mudah yang didorong oleh logistik, keuangan, keterampilan, dan infrastruktur yang mencerminkan status berpendapatan menengah.

Dengan mengamati bidang kegiatan ekonomi manakah yang dapat menawarkan perkembangan lebih lanjut yang paling menjanjikan, negara-negara dapat memfokuskan kerja sama pada infrastruktur sektor tertentu, seperti standar yang sama, sistem kepatuhan dan meteorologi, serta kurikulum spesifik untuk membina tenaga kerja yang terampil dan mampu menggunakan teknologi baru. Hal ini akan menjadi pelengkap terhadap bidang kerja sama yang umum dalam infrastruktur regional, regulasi bisnis yang lebih baik, dan sistem hukum yang kuat.

Didasarkan pada kontribusi dari Vandana Chandara, Jessica Boccardo, dan Israel Osorio.

Integrasi regional memiliki beberapa bentuk, mulai dari traktat formal yang mengatur banyak aspek dari transaksi dan kerja sama ekonomi, hingga integrasi informal bersifat *de-facto* yang mengikuti ikatan ekonomi yang dalam dengan diawali oleh sektor swasta. Keberagaman ini menimbulkan dinamika yang berbeda pula. Perjanjian

global bersifat komprehensif, namun jarang ditemukan, sedangkan perjanjian regional dapat dimulai dari hal kecil dan bergerak dengan kecepatan serta lingkup yang disesuaikan dengan masing-masing pihak. Setiap wilayah perlu menemukan jalur yang memungkinkan wilayah itu mendapatkan manfaat dari integrasi regional maupun global.

Lingkungan yang maju memberikan masukan yang bermanfaat—berpikir besar, memulai dari yang kecil

Lingkungan negara-negara yang berhasil di Eropa, Amerika Utara dan Asia Timur Laut memberikan tiga pelajaran untuk desain dan implementasi inisiatif integrasi regional dan global: berpikir global, memulai dari kecil, dan mengompensasi yang paling tidak beruntung.

Berpikir global. Bagi seluruh lingkungan negara yang berkembang, pasar ekspor yang paling penting terletak di luar wilayah itu. Korea Selatan, Meksiko, dan Rumania memiliki nasib baik karena dekat dengan salah satu dari pasar-pasar yang besar di dunia, namun kebanyakan negara lain tidak demikian. Dengan demikian, tujuan utama setiap proses integrasi regional haruslah untuk mempromosikan pertumbuhan yang didorong ekspor yang cukup kuat. Sesungguhnya, faktor keberhasilan perjanjian integrasi regional adalah “regionalisme terbuka”, yaitu menetapkan tarif eksternal yang rendah dan menghilangkan seluruh tarif internal.¹³ Inilah perbedaan utama dari gelombang pertama regionalisme di tahun 1970-an, yang hanya memperluas kebijakan substitusi impor berorientasi ke dalam dari tingkat negara ke tingkat regional.

Memulai dari hal kecil. Inisiatif integrasi regional tidak perlu mencakup seluruh permasalahan dengan segera, juga tidak perlu dengan seketika melibatkan seluruh negara dalam kawasan. Pengalaman negara-negara Amerika Selatan dan Sub-Sahara di tahun 1970-an menunjukkan bahwa perjanjian komprehensif yang melibatkan banyak negara seringkali menjadi sekadar “perjanjian di atas kertas”.¹⁴ Uni

Eropa bermula dengan perjanjian yang fokusnya sempit—Masyarakat Batubara dan Baja Eropa (*European Coal and Steel Community*), lihat “Geografi yang Bergerak 2, Mengatasi Penyekatan di Eropa barat”. Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara (*North American Free Trade Agreement – NAFTA*) bermula dengan perjanjian perdagangan bebas untuk sektor otomotif, antara Amerika Serikat dan Kanada.¹⁵ Regionalisasi Asia timur dipercepat pada tahun 1980-an, dengan perusahaan multinasional Jepang mendirikan fasilitas manufaktur ekspor di wilayah tersebut. Sering kali integrasi regional dapat dimulai tanpa adanya perjanjian formal dalam bentuk apa pun, namun dengan pernyataan intensi kerja sama strategis yang memberikan keleluasaan bagi perusahaan, jika terjadi perselisihan akan diselesaikan dengan cepat dan adil.

Integrasi regional memerlukan aksi kebijakan yang melengkapi oleh negara-negara yang terlibat. Semakin besar jumlah peserta, semakin rumit koordinasi yang perlu dilakukan dengan risiko kegagalan yang lebih tinggi. Perjanjian spesifik yang didasarkan pada kepentingan suatu negara dapat membuat integrasi regional geometri secara variabel, di mana negara-negara (atau wilayah di dalam negara, seperti halnya “segi tiga pertumbuhan” di Asia Timur) memperdalam kerja sama mereka dengan kecepatan yang ditentukan sendiri. Kerja sama pada bidang perdagangan dan non-perdagangan seperti itu dapat membangun lingkungan yang lebih kuat. Hal ini mengabaikan inisiatif spesifik di tingkat benua untuk melakukan proyek yang berbiaya tetap tinggi, seperti peluncuran dan pemeliharaan satelit.

Mengompensasi yang paling tidak beruntung. Integrasi regional dapat menghasilkan pihak yang menang

dan yang kalah dalam suatu negara—setidaknya dalam jangka pendek.¹⁶ Jika dua negara dengan infrastruktur domestik yang berbeda berintegrasi, negara dengan infrastruktur yang lebih baik akan menarik lebih banyak aktivitas industri, yang mungkin akan memperdalam perbedaan pendapatan dan tingkat kerja.¹⁷ Membangun lingkungan bertetangga yang berkelanjutan antarnegara yang memiliki sumber daya berbeda, karenanya akan terbantu dengan mekanisme kompensasi untuk memastikan pembagian keuntungan yang setara dari proses integrasi tersebut. Di Uni Eropa, negara anggota yang kaya menyubsidi pembangunan infrastruktur di negara-negara anggota yang lebih miskin. Di Perhimpunan Negara-negara Asia Tenggara (*Association of Southeast Asian Nations*—ASEAN), negara anggota yang lebih kaya memiliki program yang secara khusus dirancang untuk membantu negara-negara anggota yang lebih miskin—Inisiatif ASEAN Terintegrasi. Beberapa wilayah juga memiliki program bantuan bilateral untuk negara-negara tetangga yang lebih miskin.

Satu pendekatan untuk kompensasi adalah mengumpulkan pendapatan bea dan cukai yang dikumpulkan dalam *customs union* (persetujuan antarnegara yang membebaskan bea dan cukai untuk barang-barang yang diekspor dari satu negara ke negara lainnya di dalam persetujuan tersebut—*red.*) dan mendistribusikan ulang pendapatan tersebut sesuai dengan kebutuhan pembangunan masing-masing anggota. Uni Ekonomi dan Moneter Afrika Barat (*West African Economic and Monetary Union*—WAEMU) mengadopsi tarif eksternal yang sama pada tahun 2000, dan memperkenalkan bea 1 persen yang dikenakan terhadap impor pihak ketiga

untuk membentuk dana kompensasi. Pada bulan September 2006, sebanyak \$500 juta telah dikumpulkan dan dibagi. Pantai Gading dan Senegal, negara anggota terkaya dari WAEMU, mengontribusikan 60 persen dari dana tersebut, namun hanya menerima 12 persen. Transfer seperti itu secara politis dapat dilakukan jika negara yang lebih makmur menyadari bahwa mereka akan mendapatkan manfaat jangka panjang jika lingkungan mereka menjadi makmur. Inisiatif pembagian pendapatan ini diperkuat oleh keterlibatan sebuah negara maju sebagai mitra eksternal yang bersedia untuk menyubsidi proses ini. Perjanjian Kemitraan Ekonomi (*Economic Partnership Agreement*—EPA) yang saat ini sedang dinegosiasikan antara Uni Eropa dan Afrika, Karibia, dan Negara-negara Pasifik adalah contohnya (lihat Kotak 9.3).

Membangun lingkungan terintegrasi: sebuah kerangka

“Ketebalan” tembok batas suatu negara merupakan hambatan yang diciptakan sendiri terhadap pembangunan, yang mana kebijakan isolasi meningkatkan jarak ekonomi pada pasar (lihat Bab 3). Di atas penyekatan, beberapa lingkungan memiliki negara-negara kecil dengan pasar lokal yang tidak cukup besar untuk memicu atau mempertahankan industrialisasi, atau yang memiliki kemampuan yang kurang untuk mendiversifikasikan atau meningkatkan rantai nilai. Dengan demikian, negara yang berbeda menghadapi masalah yang berbeda, sehingga memerlukan respons kebijakan yang berbeda untuk mengintegrasikan negara-negara tersebut dengan perekonomian global. Integrasi utamanya terjadi melalui aktivitas sektor swasta dalam perdagangan dan

KOTAK 9.3. *Perjanjian kemitraan ekonomi antara UE dan negara-negara Afrika, Karibia, dan Pasifik dapat dibuat lebih baik*

Hingga tahun 2007, UE telah memberikan preferensi dagang nonresiprokal kepada negara-negara Afrika, Karibia, dan Pasifik (AKP). Kebijakan ini tidak sesuai dengan prinsip Organisasi Perdagangan Dunia (WTO), yaitu perlakuan negara yang paling diutamakan (*most-favored nations*), namun tetap mendapatkan pengecualian yang akan berakhir pada bulan Desember 2007. Perjanjian kemitraan ekonomi (EPA) antara UE dan negara-negara AKP ini merupakan sebuah pendekatan baru untuk mempromosikan perdagangan dan mencapai lebih banyak tujuan pembangunan pada saat yang sama.

Pada tahun 2003, UE mulai menegosiasikan EPA dengan enam wilayah AKP yang berdiri sendiri, yaitu Karibia (CARIFORUM), Afrika Tengah (CEMAC), Afrika Tenggara (ESA), Afrika Barat (ECOWAS), Afrika Selatan (SADC), dan Pasifik.

Inti dari EPA adalah perjanjian dagang regional antara UE dan masing-masing dari enam wilayah tersebut. Struktur ekspor dari wilayah-wilayah ini ke UE berbeda-beda, yang sering kali menunjukkan ketergantungan pada beberapa produk saja. Namun, EPA memiliki lingkup yang lebih luas. EPA bisa menjangkau bebas bea masuk 100 persen dan akses pasar bebas kuota ke UE dari setiap wilayah (dengan aturan UE mengenai asal-usul yang disederhanakan), dan memungkinkan negara-negara AKP untuk membuka pasar mereka

pada tingkatan yang kurang lebih sama (rata-rata 80 persen dalam waktu 15 tahun).

Tujuan ini terdengar ambisius. EPA memberikan insentif kepada negara-negara AKP untuk meningkatkan perdagangan dan kerja sama regional, dan tidak seperti perjanjian sebelumnya yang lebih menyukai struktur *hub-and-spoke*, yang mengurangi interaksi dengan negara tetangga. Selain itu, preferensi perdagangan sebelumnya ditentukan secara sepihak oleh UE, sedangkan EPA dinegosiasikan secara bersama. Tentunya beberapa negara tidak bersedia untuk bekerja sama atas beberapa isu yang mungkin akan merugikan mereka. Namun, UE dapat memberikan insentif—seperti bantuan—untuk mengatasi perbedaan-perbedaan seperti itu.

Meski demikian, pengalaman menunjukkan bahwa liberalisasi perdagangan (Utara-Selatan) saja tidak mendorong pembangunan ekonomi. Oleh karenanya, EPA berupaya untuk memperbaiki koherensi antara perdagangan dan pembangunan. Selain perdagangan barang, EPA juga mencakup perdagangan jasa serta investasi, pengadaan barang publik, dan undang-undang persaingan usaha. Meskipun perjanjian perdagangan barang dan jasa merupakan liberalisasi perdagangan untuk bersama—meskipun asimetris, isu-isu terkait perdagangan juga turut terbawa serta. Isu tersebut mendukung integrasi regional melalui regulasi regional yang sama, harmonisasi, dan implementasi,

sehingga memperbaiki stabilitas politik dan ekonomi dan menciptakan iklim bisnis dan investasi yang lebih baik.

Satu dari isu yang paling sulit adalah perkiraan kerugian dalam pendapatan tarif, yang secara rata-rata, berkisar sekitar 2 persen dari produk domestik bruto (PDB) untuk negara-negara Sub-Sahara. Namun untuk beberapa negara lain, kerugian tersebut dapat mencapai 4 hingga 6 persen dari PDB, porsi yang cukup besar untuk dana publik. Penurunan tarif secara bertahap dirancang untuk mengimbangi penurunan pendapatan pemerintah secara besar-besaran. Selang beberapa waktu, pendapatan tarif yang hilang perlu diganti dengan reformasi pajak domestik dan administrasi pajak. Pendekatan yang lebih radikal bagi UE adalah memberikan dukungan anggaran bagi negara-negara yang paling terpengaruh selama periode transisi yang telah ditentukan sebelumnya.

Isu lain yang perlu diperhatikan adalah aturan mengenai asal-usul yang rumit yang perlu disederhanakan dan diliberalisasi. Pendampingan teknis juga diperlukan agar negara-negara berkembang memiliki kesempatan untuk memenuhi standar UE dan mendorong respons pasokan terhadap akses pasar yang lebih baik. Program “bantuan-untuk-perdagangan” dapat menyediakan sumber daya untuk upaya semacam ini.

Kontribusi dari Sebastian Vollmer.

mobilitas faktor produksi. Namun, kebanyakan institusi atau infrastruktur yang diperlukan untuk menghubungkan suatu wilayah dengan perekonomian global merupakan barang publik, yang memerlukan tindakan kolektif untuk mengatasi persoalan koordinasi dan eksternalitas.

Terdapat tiga jenis instrumen kebijakan yang dapat digunakan untuk mengejar integrasi regional. Instrumen kebijakan tersebut juga membantu proses integrasi global.

- *Kerja sama institusional* dapat mengatasi persoalan koordinasi dalam lingkungan dan mendorong skala ekonomi yang lebih besar.
- *Infrastruktur regional*, yang secara strategis menghubungkan lingkungan dengan pasar-pasar dunia yang utama, dapat mengurangi biaya transportasi.
- *Insentif terkoordinasi* yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan di lingkungan dan pihak donor dari pasar dunia yang utama dapat

mendorong mobilitas faktor serta menyetarakan standar hidup antara negara-negara yang lebih maju dan yang tertinggal di lingkungan tersebut.

Kerja sama institusional

Reformasi di belakang perbatasan.

Kerja sama institusional—seperti perjanjian pengakuan bersama dalam bidang prosedur teknis dan bisnis, adopsi standar internasional, dan kerangka konvergensi makroekonomi—memperluas ukuran pasar regional, dengan mendukung skala ekonomi. Sesungguhnya, perusahaan domestik dan asing menganalisis peluang investasi dan lingkungan bisnis—seperti hak kekayaan intelektual, regulasi, perpajakan, keuangan, infrastruktur, korupsi, dan stabilitas makroekonomi—sebagai bagian dari paket yang menentukan daya tarik investasi suatu negara.¹⁸ Bagian yang lain adalah kualitas sistem hukum, yang meningkatkan investasi ekuitas dan ukuran perusahaan.¹⁹ Pengaruh dari faktor-faktor ini akan berdampak bahkan ke negara-negara yang memiliki faktor institusi yang lebih baik di pasar dunia yang utama. Semakin kurang menarik lingkungan suatu negara, maka semakin kurang menariklah negara tersebut secara individual, khususnya jika pasar setempat terbilang kecil.

Meskipun preferensi tarif telah berkurang, hambatan di belakang perbatasan merupakan faktor penentu pola perdagangan yang penting. Dan dengan memadukan standar dan institusi domestik dengan internasional, suatu lingkungan wilayah dapat meningkatkan daya tariknya untuk penanaman modal asing langsung (*Foreign Direct Investment*—FDI) dan meningkatkan peluang melakukan perdagangan, yang merupakan hal penting mengingat

kebutuhan untuk mengaitkan jaringan dan pasar produksi regional dan global. Sebagai contoh, krisis yang dihadapi sektor pengolahan ikan di Kenya pada tahun 1990-an tidak akan terlampaui buruk jika penyedia ikan mentah maupun setengah jadi di Kenya, Tanzania, dan Uganda semuanya bekerja sama untuk memenuhi standar higienitas UE.²⁰ Banyak negara di Afrika Sub-Sahara saat ini bermaksud untuk melakukan kerja sama seperti itu.²¹

Kebijakan di perbatasan.

Memfasilitasi arus modal, tenaga kerja, dan bahan baku antara merupakan prakondisi yang diperlukan untuk jaringan produksi lintas batas. Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) menyediakan kerangka untuk liberalisasi seperti itu yang memungkinkan lingkup perjanjian berbeda-beda. Hampir seluruh perjanjian perdagangan regional yang baru mencakup provisi pada liberalisasi jasa, namun beberapa dari jasa ini berkaitan dengan orang dan memerlukan perjanjian yang mengatur mobilitas tenaga kerja yang terkait, yang sayangnya tidak banyak keseragaman (lihat Tabel 9.1).²² Pergerakan tenaga kerja meningkatkan kekhawatiran ekonomi dan politik yang terlihat jauh lebih tinggi daripada perdagangan jasa atau investasi, sehingga hanya sedikit perjanjian yang memberikan kesempatan beberapa jenis mobilitas yang diperlukan bagi negara dan orang agar mendapatkan manfaat maksimal.

Kerja sama keuangan dan moneter meningkatkan mobilitas modal dan meningkatkan daya tarik wilayah untuk FDI, khususnya bagi negara kecil.²³ Sesungguhnya, pasar keuangan yang kecil cenderung menjadi kurang kompetitif dan kurang efisien, karena pasar tersebut tidak dapat memanfaatkan skala ekonomi dalam pasar keuangan

yang substansial. Beberapa segmen pasar mungkin menghilang, dan pasar yang kecil menjadi kurang mampu untuk mendiversifikasikan investasi dan risiko operasional. Struktur regulasi cenderung menjadi lebih mahal dan berkualitas rendah di pasar yang kecil, dan jasa-jasa pelengkap seperti informasi kredit sulit untuk ditemukan. Perdagangan regional dan global dalam jasa keuangan merupakan cara terbaik untuk mengatasi kondisi pasar yang kecil—dengan membuka pasar nasional terhadap perantara keuangan asing, berintegrasi secara penuh atau sebagian dengan sistem keuangan regional, dan secara bertahap membuka pasar nasional terhadap arus modal internasional. Manfaat integrasi keuangan regional akan meningkat karena sekelompok negara beralih menuju mata uang tunggal, bank sentral tunggal, serta sistem pengaturan dan perizinan tunggal untuk perusahaan penyedia jasa keuangan.²⁴ Namun demikian, integrasi seperti ini juga mengurangi fleksibilitas kebijakan untuk mengantisipasi kejutan.

Upaya di luar batas. Negara-negara berkembang, khususnya yang tidak berbatasan dengan laut, sangat menderita akibat biaya transportasi yang tinggi yang disebabkan oleh jasa pengiriman yang mahal dan tidak dapat diandalkan. Negara-negara tersebut menghadapi sektor transportasi yang terlalu diregulasi, layanan logistik yang tidak efisien, perusahaan pengiriman barang yang oligopolistik, serta hambatan di jalan dan tuntutan suap di sepanjang koridor internasional.²⁵ Setiap harinya, sebuah produk yang terlambat untuk dikirimkan diestimasikan akan mengakibatkan peningkatan jarak kepada mitra dagangnya sebesar 70 kilometer, yang mengurangi volume perdagangan sebesar 1 persen.²⁶ Negara-

Tabel 9.1 Beberapa perjanjian regional yang mengatur mobilitas tenaga kerja secara penuh

Tingkatan mobilitas yang diatur	Perjanjian
Mobilitas tenaga kerja secara penuh	Uni Eropa, Perjanjian Area Ekonomi Eropa, Asosiasi Perdagangan Bebas Eropa, Hubungan Ekonomi Dekat Australia–Selandia Baru, Masyarakat Ekonomi Negara-negara Afrika Barat
Akses pasar untuk kelompok tertentu	Masyarakat Karibia, Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara, Perjanjian-perjanjian Eropa, Kelompok Tiga, dan Perjanjian Perdagangan Bebas Kanada-Cile, AS-Singapura, AS-Cile, Jepang-Singapura
Berdasarkan GATS mode 4, dengan persyaratan atau pembatasan tambahan	Area Perdagangan Bebas ASEAN, Perjanjian Asosiasi Euro-Med, Kemitraan Ekonomi Dekat Selandia Baru – Singapura, perjanjian Pasar Bersama Selatan, dan Perjanjian Perdagangan Bebas UE-Meksiko, UE-Cili, MERCOSUR, AS-Jordania.
Tidak ada persyaratan efektif untuk mobilitas tenaga kerja	Forum Kerja sama Ekonomi Asia Pasifik, Asosiasi Asia Selatan untuk Kerja sama Regional, Perjanjian Perdagangan Bebas Eropa Tengah, dan Pasar Bersama untuk Afrika Timur dan Selatan.

Sumber: Bank Dunia 2004a, diperbarui oleh tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

Catatan: ASEAN = Association of South East Asian Nations; GATS = General Agreement on Trade in Services; MERCOSUR = Southern Common Market.

negara tanpa batas pantai (*landlocked*), secara khusus, akan menikmati ekspor yang lebih besar jika negara-negara tetangga mereka memperbaiki kualitas logistik transportasi dan prosedur pemeriksaan bea cukai: diperkirakan perbaikan logistik di negara tanpa batas tanpa sebesar satu standar deviasi yang diiringi dengan perbaikan logistik negara tetangganya sebesar satu standar deviasi juga akan meningkatkan ekspor negara tanpa batas pantai itu sebesar 74 persen.²⁷

Di luar isu batas negara, reformasi institusional untuk memfasilitasi perdagangan dan transportasi di suatu lingkungan negara-negara akan sangat meningkatkan efisiensi dan keandalan rantai logistik. Asia Tengah dan Afrika Sub-Sahara, yang memiliki daya saing internasional yang sangat dipengaruhi oleh biaya transportasi yang tinggi, kini sedang menjajaki pendekatan koridor yang telah berjalan dengan baik di negara lain, seperti di Eropa Tenggara.²⁸

Pada tahun 1998, enam negara meminta bantuan Bank Dunia untuk merancang sebuah program perdagangan dan fasilitas transportasi regional di Eropa Tenggara. Pada

Tahun 2004, delapan negara terlibat: Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Kroasia, Macedonia, Moldova, Rumania, serta Serbia dan Montenegro. Inisiatif ini mengurangi biaya transportasi, memerangi korupsi, dan membantu administrasi bea cukai untuk secara bertahap menyamakan prosedur dengan standar UE. Tujuannya adalah untuk mengurangi waktu pemrosesan yang diperlukan bagi pedagang dan penyedia jasa transportasi, mengurangi pembayaran untuk fasilitas, mengurangi korupsi yang terkait dengan transportasi dan perdagangan internasional, serta memperbaiki efektivitas kontrol dan upaya anti-penyelundupan. Hasil yang dicapai cukup menggembirakan, sehingga dapat ditiru dan diperluas di kawasan perdagangan regional lainnya.

Infrastruktur Regional

Infrastruktur transportasi regional mengurangi jarak ekonomis antara mitra dagang, baik di dalam lingkungan wilayah maupun antara lingkungan

wilayah dengan pasar utama dunia. Listrik, air, jaringan telepon, dan akses Internet dapat meningkatkan produktivitas, namun sangat tidak memadai di kebanyakan wilayah negara berkembang (lihat Tabel 9.2). Banyak negara yang dapat mengambil manfaat dengan berkoordinasi dan bekerja sama untuk penyediaan infrastruktur. Pembangunan tenaga air (*hydropower*) yang dilakukan di tahun 1997 oleh Mali, Mauritania, dan Senegal telah menurunkan biaya dan memperbaiki akses, keandalan, dan kualitas pasokan listrik.²⁹ Proyek telekomunikasi Karibia Timur, yang dilaksanakan tahun 1998, meningkatkan akses pada jasa telekomunikasi, mengurangi harga, dan meningkatkan peluang mendapatkan pekerjaan.

Infrastruktur regional merupakan bagian penting dalam integrasi regional, namun sering kali memerlukan dukungan keuangan dari luar yang cukup berarti, karena biaya yang dikeluarkan di awal cukup tinggi. Persiapan proyek lintas batas cukup rumit dan masing-masing negara dapat saja tidak memiliki kapasitas secara lokal untuk membuat konsep berupa desain teknis dan mencapai konsensus.³⁰ Dan kerangka dasar hukum dan regulasi untuk memfasilitasi persyaratan infrastruktur lintas batas sering kali tidak memadai. Seluruh kendala ini dapat menggagalkan proyek infrastruktur regional yang menjanjikan untuk mencapai tahap layak menghadapi bank.

Tiga jenis infrastruktur regional dan jasa terkait yang meningkatkan skala ekonomi, mobilitas faktor, dan perdagangan antarnegara.

Infrastruktur regional meningkatkan produktivitas. Listrik, telepon seluler, koneksi Internet, dan jalan raya utama dapat menghasilkan

Tabel 9.2 Afrika Sub-Sahara, Asia Selatan, dan Timur Tengah, serta Afrika Utara merupakan kawasan yang menghadapi kendala paling besar akibat infrastruktur yang tidak andal, sedangkan Asia Timur paling kecil

	Wilayah Dunia						
	EAP	ECA	LAC	MNA	SAR	SSA	OECD
Keterlambatan untuk memperoleh sambungan listrik (hari)	19,4	9,3	32,9	53,7	56,3	43,8	9,7
Frekuensi pemadaman listrik (hari)	9,3	14,0	17,8	46,1	121,5	56,4	1,5
Nilai yang hilang akibat pemadaman listrik (% dari penjualan)	2,5	3,1	3,6	4,2	5,6	5,7	2,3
Jumlah kegagalan pasokan air (hari)	3,5	7,5	14,5	41,7	12,0	37,2	0,3
Keterlambatan untuk memperoleh koneksi jaringan utama telepon (hari)	15,8	13,4	45,1	49,9	66,3	58,4	9,0
Perusahaan yang menggunakan Web untuk berinteraksi dengan klien/pemasok (%)	23,7	56,7	40,9	34,2	29,2	20,4	80,2

Sumber: Basis data Bank Dunia ICA.

Catatan: EAP = Asia Timur dan Pasifik; ECA = Eropa dan Asia Tengah; LAC = Amerika Latin dan Karibia; MNA = Timur Tengah dan Afrika Utara; SAR = Wilayah Asia Selatan; SSA = Afrika Sub-Sahara; OECD = Organisasi Kerja sama dan Pembangunan Ekonomi.

pendapatan melalui imbalan. Produktivitas yang dapat meningkat melalui jasa infrastruktur ini, berarti kesediaan yang tinggi untuk membayar. Perusahaan swasta akan menyediakan infrastruktur regional bilamana menguntungkan—seperti halnya kabel laut Atlantik Selatan 3 (South Atlantic 3—SAT3) yang menghubungkan Afrika Barat dengan jaringan fiber optik global atau kemitraan swasta-publik Organisasi Komunikasi Satelit Regional Afrika (Regional African Satellite Communications Organization—RASCOM) yang menyediakan layanan satelit telekomunikasi di Afrika. Kerja sama regional dapat menghasilkan kerangka dasar regulasi yang mendasar, sebagai contoh, yang memberikan akses gratis bagi negara tetangga pada infrastruktur utama (*backbone*) dan masuk gratis bagi perusahaan ke dalam pasar nasional. Namun, penyebaran layanan telepon seluler yang cepat di Afrika masih meninggalkan banyak wilayah tidak tertangani (lihat Peta 9.1).

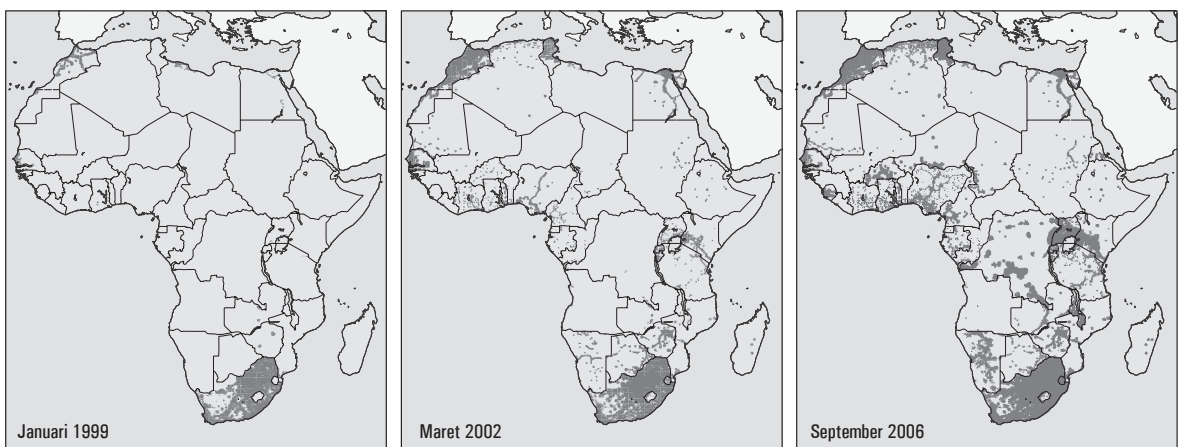
Infrastruktur regional meningkatkan mobilitas. Kerja sama dalam pendidikan tinggi dan pelatihan

tidak hanya akan meningkatkan keberadaan tenaga kerja terampil, namun juga meningkatkan mobilitas tenaga kerja karena mahasiswa dari negara yang berbeda dapat membentuk jaringan lintas negara.³¹ Kerja sama Prancis dan Komisi UE mensponsori jaringan tiga sekolah statistik di Abidjan (*Ecole Nationale Supérieure de Statistique et d'Economie Appliquée*, ENSEA), Dakar (*Ecole Nationale d'Economie Appliquée*, ENEA), dan Yaounde (*Institut Sous-regional de Statistique et d'Economie Appliquée*, ISSEA), yang melatih para ahli statistik yang sangat berkualitas untuk perusahaan swasta dan publik di Afrika yang berbahasa Prancis.³² Dengan mengakui pentingnya infrastruktur yang meningkatkan mobilitas, panel tingkat tinggi Bank Pembangunan Afrika telah mengusulkan pusat unggulan (*center of excellence*) penelitian, pendidikan tersier (pascasarjana), dan pelatihan kejuruan (vokasional) yang bekerja sama dengan sektor swasta.³³

Infrastruktur regional meningkatkan perdagangan.

Infrastruktur transportasi yang baik mengurangi biaya transportasi, yang pada gilirannya meningkatkan arus

Peta 9.1 Cakupan komunikasi layanan telepon seluler telah meningkat pesat di Afrika
Cakupan jaringan *Global System for Mobile communications* (GSM)



Sumber: Buys dkk., 2008.

perdagangan.³⁴ Beberapa pengamat berpendapat bahwa terdapat potensi kecil untuk perdagangan intraregional dalam lingkungan negara berkembang, karena kecilnya ukuran ekonomi tidak akan menghasilkan arus perdagangan dalam jumlah yang signifikan.³⁵ Jika demikian, perbaikan kualitas jalan regional akan tidak berdampak terhadap perdagangan intraregional. Namun demikian, studi terbaru menunjukkan hasil yang sebaliknya.

Model perdagangan menunjukkan bahwa investasi regional untuk meratakan seluruh jalan antarwilayah yang masih belum rata akan meningkatkan perdagangan intraregional di negara-negara Afrika Barat tiga kali lipat—dan meningkatkan perdagangan wilayah itu dengan seluruh dunia.³⁶ Peningkatan kualitas jaringan jalan raya utama di Afrika Sub-Sahara dapat meningkatkan perdagangan via jalan darat sebesar \$250 miliar selama 15 tahun, dengan manfaat yang sangat besar untuk daerah pedesaan yang miskin, meski memerlukan dana sekitar \$20 miliar untuk peningkatan awal dan \$1 miliar setiap tahunnya untuk pemeliharaan.³⁷ Di Asia Tengah, peningkatan kualitas jalan dapat meningkatkan perdagangan sebesar separuh, jauh melebihi ekspektasi keuntungan yang didapat dari pengurangan tarif atau program fasilitas perdagangan dengan cakupan yang sama besar. Jumlah perdagangan intraregional di Eropa Timur dan Asia Tengah dapat meningkat sebesar 30 persen dengan memperbaiki jalan hanya di Albania, Hungaria, dan Rumania.³⁸

Insentif terkoordinasi

Insentif terkoordinasi dapat mengatasi kegagalan pasar dan sengketa antarnegara dalam asosiasi regional. Pasar Bersama

Amerika Tengah, yang dibentuk pada tahun 1960 oleh El Salvador, Guatemala, Honduras, dan Nicaragua, menghadapi keluhan secara periodik mengenai pembagian manfaat pada Honduras dan Nikaragua. Persetujuan ini batal pada tahun 1969 menyusul konflik antara El Salvador dan Honduras. Beberapa studi menyebutkan bahwa alasan mendasar atas kegagalan ini adalah bahwa El Salvador mendapatkan manfaat yang lebih banyak dari kerja sama regional ini karena memiliki infrastruktur yang lebih baik.³⁹ Pada tahun 1977 Masyarakat Afrika Timur yang terdiri atas Kenya, Tanzania, dan Uganda juga mengalami kegagalan setelah ketidaksepakatan mengenai manfaat yang akan diperoleh dari jasa regional bersama, seperti penerbangan, pelabuhan, dan telekomunikasi—serta perbedaan ideologi.⁴⁰ Mekanisme kompensasi yang adil dan komunikasi yang lebih baik mengenai manfaat jangka panjang bagi seluruh partisipan akan mengurangi risiko kegagalan seperti inisiatif di atas.⁴¹

Ambil contoh sebuah taksonomi yang menggabungkan tiga karakteristik penting barang publik: nonrivalitas, nonekskludabilitas, dan kontribusi agregat (lihat Tabel 9.3).⁴²

- *Nonrivalitas* berarti bahwa beberapa kelompok atau individu dapat mengonsumsi barang tanpa mengurangi nilainya. Udara bersih dan air adalah contoh yang umum.
- *Nonekskludabilitas* berarti tidak seorangpun yang dapat dilarang untuk mengonsumsi barang tersebut. Terdapat insentif untuk mengalihkan biaya provisi kepada pihak ketiga.
- *Kontribusi agregat* berkaitan dengan pengumpulan sumber daya untuk mendanai barang-barang publik.

Tabel 9.3 “Barang-barang klub” regional dapat dengan mudah disediakan karena pengecualian tanpa biaya dimungkinkan.
Barang-barang publik, jenis, dan contoh.

Dampak kontribusi agregat	Barang publik murni (nonrival, noneksklusibel)	Barang publik tidak murni	
		Barang dengan pengecualian yang mudah dilakukan	Layanan bersama untuk publik
Masing-masing kontribusi menimbulkan dampak yang sama pada kualitas dan kuantitas	Danau yang bersih	Taman transnasional	Melestarikan hutan hujan tropis
Negara-negara yang lebih tertarik pada barang memberikan kontribusi lebih	Membatasi penyebaran AIDS	Pembangkit tenaga listrik	Mengurangi ancaman teroris transnasional
Kontribusi anggota yang paling lemah menentukan kuantitas dan kualitas	Implementasi standar keuangan internasional	Jaringan bandara <i>hub-and-spoke</i>	Mencegah dan mengurangi bencana alam
Kontribusi anggota yang lebih lemah menentukan kuantitas dan kualitas	Menghambat penyebaran wabah penyakit	Infrastruktur transportasi	Penyediaan koneksi Internet
Kontribusi anggota utama menentukan kuantitas dan kualitas	Eradikasi penyakit	Fasilitas peluncuran satelit	Pemeliharaan perdamaian regional
Kontribusi anggota yang paling kuat menentukan kuantitas dan kualitas	Penemuan perawatan kesehatan yang efektif	Fasilitas ancaman biologi	Penelitian pertanian dan prospek bio

Sumber: Sandler 2002, diadaptasi oleh Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009

Umumnya, kesediaan untuk memberikan kontribusi akan menurun setelah beberapa waktu.

Masing-masing karakteristik ini memerlukan respons terkoordinasi atau suatu mekanisme untuk menyeimbangkan antara manfaat dan biaya, atau jika tidak barang tersebut tidak akan tersedia dengan layak. Kuantitas dan kualitas barang publik bergantung pada kontribusi para anggota. Pada beberapa kasus, setiap anggota sama pentingnya. Di contoh lain, barang publik bergantung pada anggota paling lemah atau paling kuat, atau gabungan keduanya. Taksonomi ini menunjukkan bahwa sifat kerja sama regional berbeda-beda, bergantung pada tujuannya.

Jika barang publik regional bergantung pada kinerja anggota yang lebih lemah, seperti pada jaringan bandar udara *hub-and-spoke*, tantangan bagi anggota yang lain adalah untuk meningkatkan kinerja anggota yang lebih lemah agar mencapai standar yang dapat diterima. Hal ini dapat dilakukan melalui subsidi antarnegara, seperti halnya pada dana struktural UE. Pada lingkungan negara-negara miskin, bantuan asing

mungkin menjadi satu-satunya cara yang memungkinkan untuk memastikan penyediaan barang publik seperti di atas. Jika barang itu bergantung pada anggota berkinerja terbaik dari suatu lingkungan, seperti penelitian pertanian dengan target tertentu, maka anggota yang lebih lemah dapat diminta untuk membantu anggota yang lebih kuat, atau bantuan asing dapat membantu proses penyediaannya.⁴³

Kepercayaan merupakan hal yang penting dalam kerja sama regional. Seperti air Sungai Nil, Republik Arab Mesir dan Sudan, dua negara yang secara budaya dan politik dekat, membangun Bendungan Tinggi Aswan di dekat perbatasan dua negara itu, ketimbang bekerja sama dengan Etiopia, di mana bendungan di sana mungkin akan lebih efisien untuk memenuhi kebutuhan listrik dan air bagi ketiga negara itu.⁴⁴ Organisasi internasional dapat membantu pembentukan rasa percaya, seperti halnya pada rehabilitasi Muara Laut Aral. Contoh lain adalah “diplomasi pembangunan” yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa Delta Sungai Indus antara India dan Pakistan, dengan kerja sama yang difasilitasi oleh Bank

Dunia. Diplomasi ini dikenal—dengan Presiden Bank Dunia waktu itu Eugene Black sebagai “hal yang paling penting yang pernah dilakukan Bank (Dunia), sejauh ini.”⁴⁵

Perjanjian regional yang spesifik dapat menjadi awal yang baik, namun dapat menimbulkan terlalu banyak perjanjian, yang terkadang sering tumpang tindih dan berujung pada melemahnya koordinasi. Banyak wilayah regional yang sedang berkembang perlu untuk merasionalisasikan masyarakat ekonomi regional mereka dan memperjelas hubungan dengan organisasi-organisasi yang lain, seperti kerja sama wilayah di delta sungai (*river basin*) atau pengumpulan energi.⁴⁶ Perjanjian regional yang lebih luas dapat menciptakan rasa percaya, memberikan kerangka kompensasi bagi organisasi yang mungkin dilakukannya tawar-menawar, dan memungkinkan penejangan sanksi yang lebih efektif.⁴⁷ Contohnya, Masyarakat Pembangunan Afrika Selatan (*South African Development Community*—SADC) mempromosikan Pengumpulan Energi Afrika Selatan (*Southern Africa Power Pool*) untuk mengambil manfaat dari distribusi sumber energi di wilayah tersebut. Sistem Koneksi Listrik Amerika Tengah (*Central American Electricity Connection System*) mulai berjalan pada tahun 2005 di bawah payung Pasar Bersama Amerika Tengah (*Central American Common Market*—CACM). Oleh karenanya, perjanjian payung dapat membawahi beberapa perjanjian yang lebih kecil, atau beberapa perjanjian kecil dapat dikonsolidasikan menjadi perjanjian utama. Langkah mana yang diambil merupakan pilihan yang bersifat taktis.

Sama halnya dengan pilihan antara memulai perjanjian politik secara

luas, seperti halnya perluasan UE, atau memulai dengan ikatan ekonomi, seperti di Asia Timur dengan ASEAN+3. Kedua pendekatan tersebut memiliki keberhasilan dan kegagalan. Republik Persatuan Arab yang menggabungkan Mesir dan Suriah pada tahun 2005 mengalami kegagalan karena terbatasnya manfaat ekonomi. Masyarakat Afrika Timur Pertama bermula pada tahun 1967 sebagai kelompok ekonomi, namun mengalami kegagalan 10 tahun kemudian karena perbedaan politik di antara negara-negara utama. Selanjutnya organisasi tersebut diaktifkan kembali, namun daya untuk persatuan ekonomi dan politik masih terbelah.

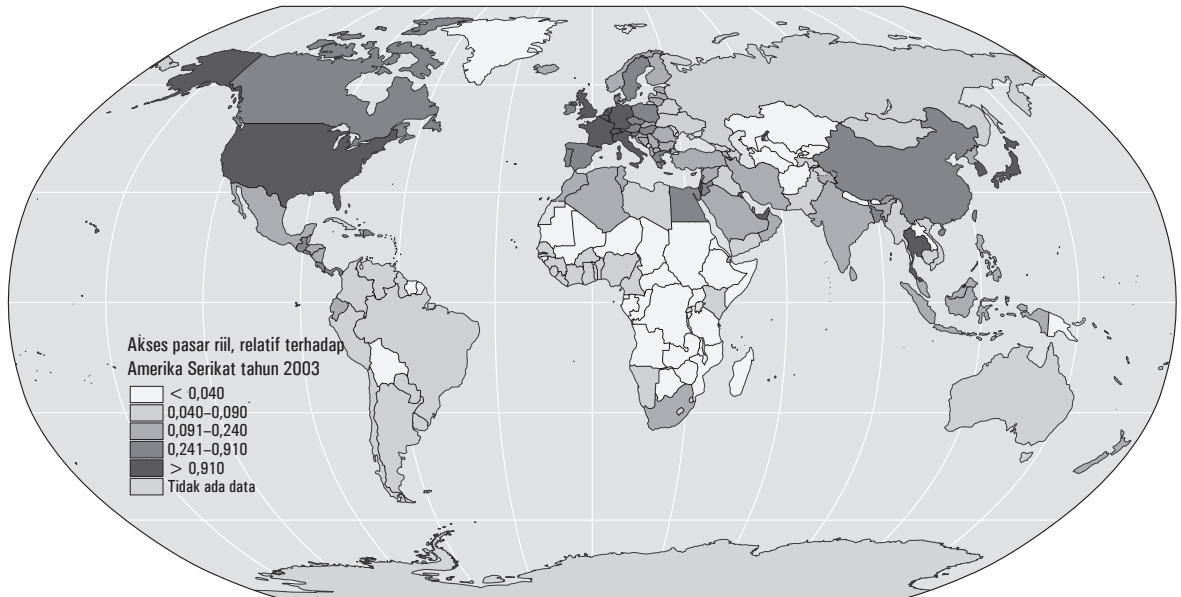
Geografi integrasi regional

Dengan melihat pada lingkungan negara-negara di dunia melalui lensa akses pasar, akan terlihat jelas tiga pasar dunia yang utama: Eropa, Amerika Utara, dan Asia Timur Laut, yaitu lingkungan negara-negara dengan konsentrasi sebagian besar PDB dunia (lihat Bab 3). Kedekatan pada ketiga pasar ini, akses pada perbatasan, dan fragmentasi wilayah dunia mengungkapkan potensi akses pasar dari semua negara (lihat Peta 9.2).⁴⁸

Dengan memperhitungkan skor potensi akses pasar beberapa negara, maka akan dihasilkan tiga kategori besar wilayah yang berkembang:

- *Negara-negara tipe 1 adalah yang berada di wilayah yang dekat dengan pasar dunia yang besar, di mana skor akses pasar didominasi oleh kedekatan pada daerah terpadat di dunia ini. Negara-negara ini berada di sekitar dua pasar besar: Amerika Utara dan Eropa Barat, seperti lingkungan negara-negara Amerika Tengah dan Karibia, Eropa Timur, serta Timur Tengah dan Afrika Utara.*

Peta 9.2 Kepadatan, jarak, dan penyekatan merupakan kombinasi yang menentukan akses ke pasar
Akses pasar riil, relatif terhadap Amerika Serikat tahun 2003



Sumber: Mayer 2008, untuk Laporan ini.

Catatan: Untuk menghitung potensi akses pasar: Setiap negara diberikan skor berdasarkan ukuran pasarnya sendiri (PDB riil) dan besaran pangsa pasar dagang internasional negara tersebut. Besaran ini dihitung dengan membobotkan PDB negara lain yang dibagi dengan ukuran yang menggabungkan jarak secara fisik, biaya transportasi, dan hambatan perdagangan untuk menunjukkan seberapa sulit untuk dapat mengakses kepada pasar tersebut. Ukuran yang dinyatakan relatif terhadap akses pasar pada Amerika Serikat tersebut, pada dasarnya menggabungkan ketiga dimensi spasial dari kepadatan, jarak, dan perbedaan menjadi satu indeks komposit potensi akses pasar. Peta ini merupakan pelengkap dari peta yang menunjukkan akses pasar luar negeri pada Kotak 6.6.

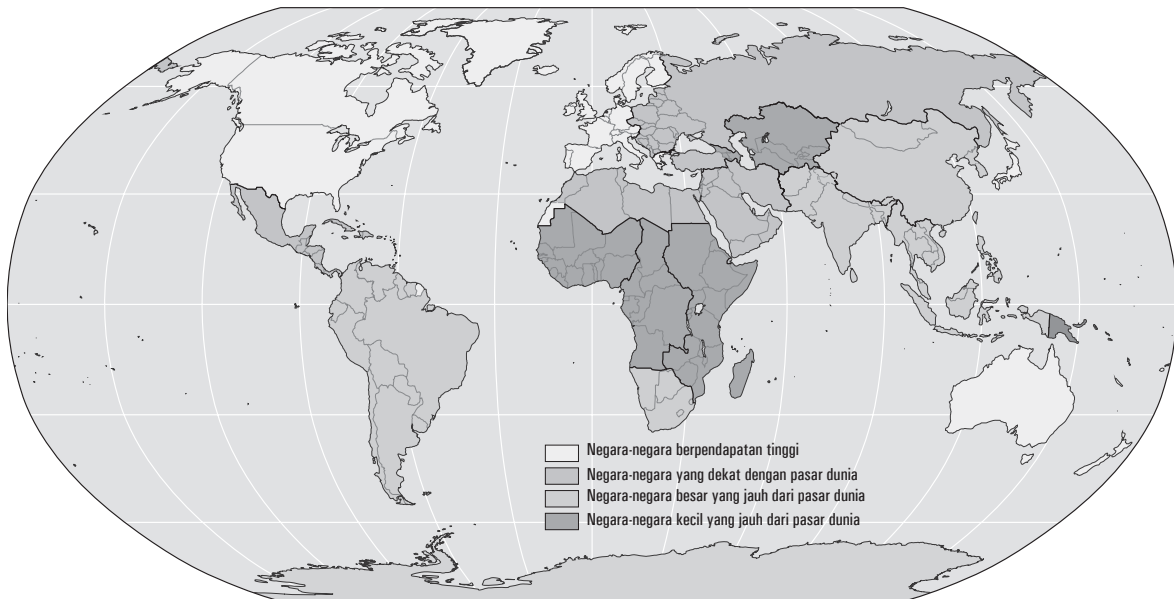
Untuk negara-negara tersebut, masalah utama yang dihadapi adalah perbedaan dengan pasar utama. Instrumen integrasi yang utama akan bersifat *institusional*: perjanjian perdagangan regional yang formal, perjanjian dalam sektor yang spesifik dan lebih terbatas (misalkan pada mobilitas tenaga kerja atau pembagian sumber daya alam), dan harmonisasi standar dan aturan—yang semuanya diimplementasikan dengan atau tanpa badan regional yang bersifat formal.

- *Negara-negara tipe 2 adalah yang berada di wilayah dengan negara tetangga besar, namun jauh dari pasar utama dunia.* Negara-negara mencakup lingkungan raksasa dunia yang sedang berkembang—Brasil, Cina, India, dan Afrika Selatan. Meskipun negara-negara tersebut memiliki potensi pasar yang besar, pertumbuhan tidak bertahan

dalam waktu yang cukup lama dan masih terdapat banyak distorsi domestik.⁴⁹ Integrasi dengan negara-negara itu mengandung risiko yang menimbulkan volatilitas pada negara tetangga dan menyebabkan penularan inefisiensi dari struktur domestik negara tetangga yang besar itu—tentu dengan tingkatan yang berbeda di wilayah yang berbeda. Namun, karena potensi pasar yang sangat menarik bagi investor dan pebisnis di Eropa dan Amerika Utara, negara-negara Tipe II ini dapat berperan sebagai perantara untuk mengakses pasar di Eropa dan Amerika Utara. Di beberapa wilayah, seperti di Asia Selatan, pertimbangan politik juga memengaruhi integrasi ekonomi seluruh negara dalam lingkungan tersebut.

Negara-negara dalam tipe ini memiliki potensi akses pasar yang moderat (lihat Peta 9.3). Jarak dari

Peta 9.3 Akses potensial ke pasar dunia utama yang membedakan wilayah dunia berkembang



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2008.

pasar utama dunia memengaruhi tingginya skor secara keseluruhan, tetapi kehadiran negara tetangga yang sedang berkembang namun berukuran besar dapat mengimbangi penurunan skor tersebut dalam beberapa hal. Brasil, Cina, Nigeria, Rusia, dan Afrika Selatan adalah beberapa contoh perekonomian berkembang yang menambah dengan cukup berarti skor akses pasar sejumlah negara tetangga terdekat. Untuk negara-negara tetangga ini, perbedaan diperkuat dengan jarak. Instrumen yang tepat meliputi pembangunan institusional dan infrastruktur, termasuk sarana utilitas yang digunakan bersama secara regional, koridor dan *hub* transportasi, serta sejumlah barang publik regional lainnya.

- *Negara-negara tipe 3 berada di wilayah yang jauh dari pasar-pasar dunia, tanpa adanya satu pun tetangga besar. Negara-negara merupakan “miliaran*

terbawah”, seperti yang diungkapkan oleh Collier (2007) dan terdiri atas Afrika Tengah, Asia Tengah dan Kaukasus, Afrika Timur, pulau-pulau kecil di Pasifik, serta Afrika Barat. Banyak dari negara-negara ini menghadapi kegagalan karena terjebak dalam konflik, menderita akibat kutukan sumber daya alam, terkungkung dengan tetangga yang buruk, atau negara kecil dengan tata kelola yang kurang baik.

Sejumlah negara-negara ini, yang kebanyakan berukuran kecil, memiliki potensi akses pasar yang kecil. Oleh karena harus menghadapi kondisi jauh dari pasar utama, negara-negara ini menghadapi penyekatan, jarak, dan kemandirian ekonomi yang rendah. Selain instrumen *institusional* dan *infrastruktur*, negara-negara ini memerlukan insentif terkoordinasi untuk integrasi regional. Insentif ini meliputi transfer dari *custom union* dan sumber-sumber pendapatan

lainnya, bantuan langsung, serta akses pasar preferensial, seperti aturan asal yang diperlunak.

Ketiga tipe negara-negara tersebut memiliki potensi akses pasar yang rendah ketimbang negara-negara kaya, dengan mempertimbangkan potensi integrasi ekonomi yang lebih efektif yang cukup besar. Namun, penyekatan yang dipertahankan terus dari pasar utama dunia menimbulkan hambatan terhadap arus manusia, barang, modal, dan ide yang mendatangkan manfaat.

Untuk setiap tipe negara di atas, strategi dan prioritas strategi ekonomi akan berbeda (lihat Tabel 9.4). Ketika potensi akses pasar lebih rendah, kompleksitas masalah terkait integrasi menjadi lebih besar dan lebih banyak lagi instrumen yang diperlukan untuk mengelola integrasi dengan lebih efektif. Untuk setiap dimensi tantangan

integrasi, bab ini mengusulkan sebuah instrumen integrasi—yaitu “I untuk D”.

Beberapa negara tidak terlalu tepat untuk dikategorikan ke dalam salah satu dari tiga tipe negara di atas, seperti Cili dan Rusia. Cili merupakan sebuah negara yang relatif kecil yang jauh dari pasar utama dunia. Namun, negara itu mengalami pertumbuhan yang berasal dari ekspor ke pasar dunia tanpa melalui integrasi regional yang signifikan. Rusia merupakan kasus khusus yang lain karena keunikan geografi ekonominya yang tersebar luas hingga sebelas zona waktu, yang terhubung dengan Eropa Barat yang berpenduduk paling padat dan paling maju, dan terhubung dengan Asia Timur Laut melalui Siberia yang tak ramah dan berpenduduk jarang.⁵⁰ Satu Rusia dan beberapa bekas Republik Uni Soviet dengan ikatan politik dan ekonomi dapat dianggap sebagai suatu lingkungan

Tabel 9.4 Instrumen per dimensi—kerangka sederhana untuk mengukur integrasi regional

	Wilayah atau lingkungan negara-negara		
	Dekat dengan pasar dunia	Dengan negara besar namun jauh dari pasar dunia	Negara kecil yang jauh dari pasar dunia
Lingkungan dunia	Amerika Tengah dan Karibia, Afrika Utara, Timur Tengah	Amerika Selatan, Afrika Selatan, Asia Timur, Asia Selatan	Afrika Tengah, Afrika Timur, Afrika Barat, Asia Tengah dan Kaukasus, Pulau-pulau Kecil di Pasifik
Dimensi tantangan integrasi regional	Penyekatan Internasional (1-D)	Penyekatan regional, jarak ekonomi (2-D)	Penyekatan internasional, jarak ekonomi, kepadatan rendah (3-D)
Instrumen kebijakan apa yang harus difasilitasi	Integrasi dengan pasar terdekat yang besar	Integrasi regional Konektivitas regional dan global	Integrasi regional Konektivitas regional dan global Mekanisme kompensasi regional
Instrumen yang diprioritaskan			
Institusi	Perjanjian dagang dan mobilitas faktor produksi di dalam wilayah dan dengan pasar besar yang terdekat	Perjanjian dagang dan mobilitas faktor produksi di dalam wilayah serta dengan pasar besar yang terdekat Penyediaan barang publik di tingkat regional	Perjanjian dagang dan mobilitas faktor produksi di dalam wilayah Fasilitas bersama (riset, bank sentral, badan regulator)
Infrastruktur		Koridor transportasi yang menghubungkan seluruh wilayah perekonomian yang besar di regional Transmisi listrik, jaringan telekomunikasi, dan manajemen air regional	Infrastruktur <i>hub</i> dan <i>spoke</i> Transmisi listrik, jaringan telekomunikasi, dan manajemen air regional
Insentif			Subsidi investasi pengembangan manusia di negara dan wilayah yang tertinggal Investasi yang produktif di negara dan wilayah maju Akses pasar preferensial

dengan sebuah negara besar yang jauh dari pasar dunia. Namun, mengingat bahwa pusat ekonomi terletak di sebelah barat, Rusia lebih tepat dianggap dekat dengan pasar dunia.

Rusia juga menunjukkan poin penting bahwa konsep potensi pasar tidak berlaku bagi satu negara saja, namun dapat ke tingkatan yang lebih spesifik. Tentunya akan lebih mudah untuk mengukur potensi pasar sebagai sebuah angka untuk seluruh wilayah lokal dalam satu negara, namun banyak negara berkembang yang memiliki wilayah-wilayah tertentu di mana pasar di negara lain secara potensial lebih dapat diakses ketimbang pasar domestiknya akibat infrastruktur lokal yang buruk. Wilayah timur laut Pakistan lebih dekat dengan Afghanistan dan wilayah barat Cina daripada pasar utama yang terletak di Karachi dan Lahore. Medan di Indonesia lebih dekat dengan Penang di Malaysia daripada ibu kota negara ini. Prinsip integrasi ekonomi di dunia nyata dan penggunaan instrumen tersebut dapat diterapkan langsung pada tingkat subnasional, seperti halnya tingkat negara (lihat Tabel 9.4)

Kerangka dalam Pelaksanaan

Langkah konkret apa yang dapat diambil suatu negara terhadap integrasi regional untuk membangun lingkungan negara-negara sekitarnya secara lebih baik dan untuk meningkatkan daya saing global?

Pilihan-pilihan integrasi untuk negara-negara yang dekat dengan pasar dunia

Akses pasar penting untuk pertumbuhan, dan kedekatan merupakan aset berharga bagi produksi tepat waktu (*just-in-time*). Banyak contoh dalam industri mobil dan dalam segmen tertentu industri garmen

merupakan permintaan dengan pesanan berulang dalam jangka pendek. Barang-barang yang mudah rusak (*perishable goods*—seperti buah dan sayuran segar) lebih mudah untuk diekspor ke pasar terdekat. Jasa-jasa yang dapat diperdagangkan—seperti pemasaran, riset, dan pekerjaan terkait teknologi informasi yang rumit—memperoleh manfaat dari interaksi tatap muka yang sering dilakukan, yang akan lebih mudah jika klien berada di tempat yang dekat. Oleh karenanya, negara-negara yang dekat dengan pasar dunia memiliki keunggulan intrinsik dalam menghubungkan pasar, pemasok, dan gagasan. Sebaliknya, bagi wilayah dunia yang lebih makmur—Eropa, Amerika Utara, dan Asia Timur Laut—wilayah tetangga yang masih berkembang akan memperluas potensi pertumbuhan ketika pasar domestik telah mencapai puncaknya, dan tetap membawa *platform* biaya yang lebih rendah bagi perusahaan-perusahaan di tiga wilayah makmur tersebut. Terdapat keuntungan bersama untuk melakukan kerja sama regional dan proses yang berjalan untuk lebih meningkatkan integrasi.

Forum Eropa Mediterania merupakan mekanisme koordinasi yang telah lama antara Eropa, Timur Tengah, dan Afrika Utara. Wilayah Delta Karibia mendapatkan manfaat dari akses istimewa ke dalam pasar AS melalui berbagai skema dagang preferensial, termasuk NAFTA, Inisiatif Delta Karibia, dan Republik Dominika—Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Tengah (DR-CAFTA). Cina, Jepang, dan Korea Selatan sangat mengintensifkan hubungan kerja sama dengan negara-negara Asia Tenggara melalui inisiatif ASEAN + 3. Manfaat jangka panjang sangat jelas bagi semua pihak, namun risiko jangka pendek dan biaya penyesuaian tetap harus diminimalkan.

Reformasi institusional. Kunci bagi negara-negara yang dekat dengan pasar dunia adalah melakukan reformasi institusional dan memperbaiki tata kelola domestik agar dapat berintegrasi sepenuhnya dengan pasar yang besar terdekat. Perdagangan saja semata tidak akan memberikan manfaat integrasi. Meskipun Turki memiliki perjanjian perdagangan bebas dengan Uni Eropa selama bertahun-tahun, negara itu tidak menerima investasi asing langsung (FDI) dalam jumlah yang signifikan hingga meluncurkan reformasi institusional besar-besaran yang dikaitkan dengan negosiasi keanggotaan UE. Kebijakan dan standar tata kelola di negara-negara yang dekat dengan pasar dunia yang besar harus mengikuti kebijakan dan standar kelola di wilayah berpendapatan tinggi terdekat tersebut. Sebenarnya, perusahaan multinasional lebih suka untuk berlokasi di suatu negara jika negara tersebut memiliki keterkaitan institusional dan fisik dengan pasar yang lebih besar. Pasar terdekat yang besar juga memberikan insentif yang kuat untuk mendorong kebijakan dan kerangka tata kelola yang kuat di pasar-pasar terdekat yang kecil untuk memastikan stabilitas di lingkungan negara itu. Kedua faktor ini menyebabkan koordinasi kebijakan nasional di tingkat lingkungan yang dekat dengan pasar dunia yang besar menjadi sesuatu yang diinginkan, sekaligus layak dilakukan. Prospek untuk bergabung dengan Uni Eropa telah mempercepat reformasi di Eropa Tengah. Dan prospek akan akses yang lebih baik ke pasar AS memicu reformasi kebijakan di Meksiko, jauh-jauh hari sebelum NAFTA efektif berlaku.⁵¹

Reformasi institusional meliputi beralih ke lingkungan makroekonomi yang kuat, yang berarti inflasi dan sistem fiskal yang efisien yang tidak bergantung pada distorsi kebijakan

dagang untuk memenuhi anggaran pendapatan. Reformasi ini juga meliputi pendirian kerangka institusi yang kuat yang dapat mengurangi korupsi dan memperbaiki tata kelola. Perjanjian Stabilitas dan Asosiasi antara Uni Eropa dan negara-negara Balkan secara khusus agar menentukan reformasi hukum dan regulasi dilaksanakan sebelum negara-negara Balkan bergabung dengan Uni Eropa. Negara-negara Balkan juga telah menandatangani perjanjian perdagangan bebas antar-regional, yaitu Perjanjian Perdagangan Bebas Eropa Tengah (CEFTA), untuk menggantikan fungsi 32 buah perjanjian bilateral yang sebelumnya mengatur perjanjian di dalam regional. Perjanjian yang baru ini menyederhanakan serta mengharmonisasikan aturan asal dan memperluas inisiatif dagang dan fasilitas transportasi yang diluncurkan tahun 2000. Wilayah ini juga mendirikan suatu pasar energi bersama dan menandatangani perjanjian udara terbuka (*open-sky*) dengan Uni Eropa, sehingga dapat meningkatkan pariwisata.

Wilayah negara-negara Balkan cukup berdekatan dengan Uni Eropa, sehingga memungkinkan adanya integrasi yang erat antara perusahaan-perusahaan yang berasal dari Balkan ke dalam jaringan produksi di Eropa secara luas. Pemerintah dapat memfasilitasi jaringan rantai produksi regional dengan menghubungkan kapasitas pasokannya ke jaringan rantai di Eropa melalui penandatanganan perjanjian pengakuan bersama, analisis kesesuaian standar, dan inisiatif koordinasi perdagangan lainnya. Selain promosi perdagangan, kebijakan pemerintah dapat menarik investasi langsung perusahaan multinasional untuk membantu suatu negara beralih dari pertanian dan manufaktur dasar kepada produksi yang menggunakan teknologi

tinggi. Pada tahun 1990-an, El Salvador dan Costa Rica mendiversifikasikan ekspor dari produk tradisional (kopi untuk El Salvador dan pisang untuk Costa Rica) dengan mengembangkan zona pengolahan ekspor, insentif pajak, dan promosi FDI dalam bidang-bidang berteknologi tinggi. Kedua negara tersebut dapat meningkatkan ekspor menjadi dua kali lipat dalam satu dekade. Di Costa Rica dan Meksiko, modal tenaga kerja dan FDI secara bersama telah memicu aktivitas manufaktur yang padat pengetahuan (*knowledge-intensive*).⁵²

Negara-negara kecil umumnya kekurangan daya tawar ekonomi dan politik dengan wilayah yang lebih makmur. Namun, Mekanisme Negosiasi Regional Karibia, yang dibentuk pada tahun 1997, memiliki tujuan untuk merumuskan dan melaksanakan strategi negosiasi Karibia di forum-forum perdagangan internasional.⁵³ Sekarang, negara-negara tersebut telah memiliki ahli/spesialis yang menguasai teknis untuk menangani setiap bidang negosiasi dalam WTO. Mekanisme tersebut juga memfasilitasi transisi negara-negara Masyarakat Karibia (CARICOM) menuju pasar tunggal, dengan tarif eksternal yang umum sebagai dasar kebijakan dagang bersama. Dan mekanisme ini telah dilibatkan dalam negosiasi EPA antara Uni Eropa dan CARICOM.

Untuk memasuki pasar dunia untuk fungsi akuntansi dan administrasi yang dapat dialihkan, negara memerlukan sistem telekomunikasi yang efisien dan tenaga kerja yang sangat terdidik. Negara-negara kecil di wilayah Karibia telah mengumpulkan sumber daya untuk membentuk Otoritas Telekomunikasi Karibia Timur (ECTEL) dan Jaringan Pengetahuan dan Pembelajaran Karibia (CKLN).

Bandingkanlah keadaan di Karibia dengan kurangnya koordinasi di Timur Tengah dan Afrika Utara. Perekonomian regional dasar utamanya adalah pada pendapatan minyak dan tidak mampu menciptakan pekerjaan yang cukup bagi tambahan sebesar 4,2 juta orang ke dalam angkatan kerja setiap tahunnya.⁵⁴ Pemerintah di wilayah tersebut telah memulai transisi menuju sektor manufaktur dan jasa, namun iklim investasi setempat masih kurang baik. Wilayah Perdagangan Bebas Pan Arab (PAFTA) dan Uni Magrabi Arab (AMU) masih memiliki dampak yang kecil bagi kinerja ekspor. Menurunnya jumlah impor dari negara-negara lain di dunia yang menyertai peningkatan ekspor di dalam PAFTA dan AMU menunjukkan bahwa perjanjian tersebut telah menjadi sekadar pengalihan perdagangan, dan bukan penciptaan perdagangan.⁵⁵ Wilayah ini sebenarnya dapat memperoleh keuntungan yang lebih besar berkat kedekatannya secara geografis dengan pasar Eropa melalui peningkatan ekspor produk pertanian yang bernilai tinggi, khususnya selama musim dingin. Namun demikian, perluasan pertanian akan semakin menimbulkan masalah terhadap sumber daya air yang langka, sehingga perjanjian regional mengenai manajemen dan penggunaan air merupakan hal penting.⁵⁶

Pilihan integrasi bagi negara-negara dengan tetangga yang besar namun jauh dari pasar dunia

Sebuah pasar di dalam negeri yang besar memberikan keuntungan bagi suatu negara dalam menarik aktivitas industri. Jika pasar ini terhubung dengan baik dengan pasar dunia, keuntungan ini akan semakin besar. Namun, kelompok negara

yang kedua ini jauh dari pasar dunia. Amerika Selatan lebih jauh dengan pasar AS bila dibandingkan Amerika Tengah dan Karibia, dan lebih jauh lagi dengan pasar UE dan Asia Timur Laut. Asia Selatan terletak jauh dari Asia Timur Laut. Asia Selatan jauh dari ketiga pasar dunia yang besar tersebut. Negara di wilayah yang jauh ini harus berusaha untuk menghilangkan kesenjangan dengan pasar dunia melalui pengurangan hambatan perbatasan, namun sejatinya kerugian yang dialami merupakan kerugian pihak yang datang belakangan (*late-mover*) di pasar-pasar utama. Negara-negara ini dapat melengkapi integrasi global melalui upaya untuk membangun pasar regional yang lebih kuat yang berpusat pada sebuah negara tetangga yang besar.

Keunggulan daya saing suatu lingkungan negara dengan sebuah negara besar cukup berarti: pasar lokal yang besar, modal sumber daya manusia yang melimpah, dan transfer dana dalam jumlah yang berarti. Kegiatan ekonomi yang menghasilkan skala ekonomi—seperti produk minyak dan batu bara, pengilangan minyak, industri farmasi dan kimia, peralatan listrik dan elektronik, besi dan baja, instrumen, serta mesin-mesin non-elektrik—memberikan manfaat jika terkonsentrasi di negara-negara utama yang memiliki ekonomi aglomerasi yang kuat dan akses pasar yang lebih baik.⁵⁷ Oleh karena kebanyakan investasi di sektor-sektor tersebut akan mengalir ke negara-negara ini, biasanya yang terbesar di wilayah, maka dapat terjadi semacam ketegangan regional. Tantangan yang dihadapi kemudian adalah menyeimbangkan kekhawatiran politik dan ekonomi antara negara-negara utama dengan negara-negara terbelakang, untuk memastikan bahwa manfaat langsung dan tidak

langsung ke negara-negara terbelakang tetap mengalir, serta untuk bersaing dengan lingkungan negara-negara yang dekat dengan pasar dunia dan dengan kekuatan ekonomi yang berkembang pesat seperti Cina dan India.

Menjawab tantangan penyekatan dan jarak memerlukan institusi yang memastikan kebijakan dan tata kelola yang mempromosikan perdagangan, mobilitas faktor produksi, serta pertumbuhan regional—dan memerlukan juga *infrastruktur* untuk menghubungkan negara-negara yang terbelakang dengan negara-negara unggul, dan dengan demikian akan menempatkan jaringan produksi regional yang terintegrasi dengan perekonomian global.

Reformasi Institusional untuk memperbaiki integrasi regional

Penyediaan barang-barang publik di suatu wilayah bergantung pada masing-masing negara anggota dengan derajat yang berbeda, sesuai dengan jenis barangnya (lihat Tabel 9.3). Meskipun kerja sama regional terkadang dapat dipandang sebagai suatu proses yang seharusnya dipicu oleh perekonomian negara anggota yang paling kuat, ini hanya valid untuk beberapa jenis barang publik regional saja, mungkin seperti pemeliharaan perdamaian, penelitian dan infrastruktur khusus bersama, seperti fasilitas *biohazard* (penyakit biologis) atau lokasi peluncuran satelit. Untuk jenis barang yang lain, terutama yang terkait dengan jaringan, reformasi institusional bergantung pada kontribusi negara anggota yang lebih lemah wilayah itu. Dalam kasus ini, pendampingan untuk mengembangkan kemampuan negara anggota yang lebih lemah dapat mendorong integrasi regional secara keseluruhan.

Beberapa negara dapat berkembang dengan lebih cepat jika negara-negara lain

di dalam lingkungan juga berkembang, sebagaimana dikonfirmasi oleh beberapa studi.⁵⁸ Bagi negara-negara kecil yang jauh dari pasar dunia namun dekat dengan sebuah negara berkembang yang besar, prospek terbaik negara tersebut sering kali terletak pada pertumbuhan ekonomi yang dominan.⁵⁹ Pusat-pusat pertumbuhan regional merupakan satu alasan bagi pengelompokan ekonomi regional dan untuk pengamatan terhadap negara tetangga di wilayah tersebut. Apa yang terjadi di salah satu bagian lingkungan, baik atau buruk, terlalu penting untuk diabaikan bagi prospek pembangunan negara lain.

Keunggulan ekonomis mungkin bukan satu-satunya penentu prospek integrasi regional. Konflik di Asia Selatan setelah berakhirnya penjajahan Inggris tahun 1947 menyebabkan lingkungan tersebut tidak dapat menikmati keuntungan dari besarnya pasar, yang lebih dari seperlima jumlah penduduk dunia. Diperlukan waktu empat dekade sebelum volume perdagangan antara India dan Pakistan melebihi volume pada awal tahun 1950-an.⁶⁰ Studi terbaru mengestimasi bahwa perdagangan antara India dan Pakistan akan meningkat sebesar 405 persen jika perselisihan teritorial dan politik dapat diselesaikan.⁶¹ Pada tahun 2004, kedua negara melakukan "Dialog Komposit" dengan isu perdamaian dan keamanan, termasuk terorisme dan lalu lintas obat terlarang, membangun rasa percaya, kerja sama ekonomi dan perdagangan, serta kegiatan pertukaran di berbagai bidang untuk meningkatkan persahabatan kedua negara. Pada tingkat regional yang lebih luas, Asosiasi Asia Selatan untuk Kerja Sama Regional merupakan forum untuk membahas tantangan pembangunan, seperti kerja sama produksi energi dan manajemen air sungai. Beban terletak

pada India, yang sejauh ini adalah negara terbesar di lingkungan Asia Selatan, untuk mengambil peran dalam mempromosikan agenda bersama.⁶²

Ketidakstabilan politik di Zimbabwe sejak tahun 1998 telah meredupkan prospek pertumbuhan di lingkungan Afrika Selatan. Upaya mediasi yang dilakukan Uni Afrika dan SADC hanya membawa hasil yang sangat terbatas. Afrika Selatan, negara terbesar di *Southern Africa Customs Union*, memiliki kepentingan yang besar akan suatu lingkungan yang stabil. Namun, manfaat ekonomi terbesar yang berasal dari sumber daya alam yang berasal dari koridor transportasi regional tetap terealisasi dalam masa konflik sekalipun, meskipun kebanyakan manfaat tersebut tidak terbagi secara luas. Dengan demikian, alasan-alasan ekonomi tak terbantahkan lagi memberikan insentif yang cukup memadai, dan krisis politik yang semakin besar menimbulkan risiko terhadap efektivitas integrasi regional yang lebih dalam.

Investasi dalam infrastruktur lintas-negara untuk menghubungkan pasar regional. Dalam suatu lingkungan negara yang memiliki negara besar namun jauh dari pasar dunia, biaya dan manfaat infrastruktur lintas negara dapat berbeda antara negara besar dan negara kecil di dalam lingkungan itu. Jika distribusi manfaat berbeda dari usulan pembagian biaya, maka dapat terjadi kekurangan investasi dalam infrastruktur tersebut. Satu contoh adalah negara-negara yang tidak bertepi pantai seperti Bolivia atau Paraguay yang memerlukan akses ke laut untuk mengekspor hasil produknya. Perjanjian transit internasional menjamin hak akses ini kepada negara-negara yang tidak bertepi pantai, namun karena sering kali tidak ditegakkan dengan

baik, dukungan dari masyarakat internasional atau institusi regional mungkin diperlukan. Contoh lain adalah potensi dari infrastruktur yang lebih baik untuk menghubungkan daerah timur laut India yang relatif tertinggal dengan Bangladesh, Bhutan, dan Nepal. Inisiatif Kerja Sama Ekonomi Subregional Asia Selatan (*South Asia Subregional Economic Cooperation—SASEC*) yang diluncurkan oleh Bank Pembangunan Asia (ADB) menunjukkan bahwa kerja sama lintas batas seperti contoh di atas akan bermanfaat bagi seluruh negara yang terlibat.

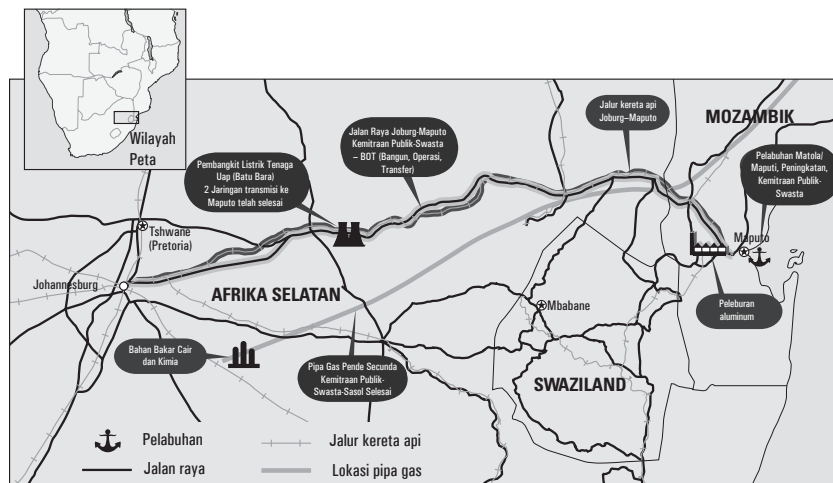
Beberapa proyek raksasa infrastruktur lintas batas sedang dilakukan. Koridor Pembangunan Maputo yang terletak antara Afrika Selatan dan Mozambik dimulai pada tahun 1995 untuk merehabilitasi jaringan infrastruktur utama di sepanjang koridor tersebut (jalan, jalur kereta api, pelabuhan, dan pos-pos perbatasan), menarik investasi di area-area berpotensi di dalam koridor, dan menyediakan peluang kerja bagi penduduk yang kurang beruntung ini (lihat Peta 9.4). Struktur kerja sama ini, yang dipimpin oleh Afrika Selatan,

mendorong perancangan secara kilat dan implementasi proyek investasi yang layak mendapatkan pinjaman bank (*bankable*) dan kemitraan publik-swasta. Namun, kerja sama ini berisiko gagal melayani kebutuhan sosial masyarakat setempat.⁶³ Beberapa evaluasi koridor yang sedang berjalan menunjukkan bahwa biaya lintas-batas dan keterlambatan merupakan hambatan yang umum, yang menimbulkan kemungkinan jasa angkut dialihkan ke koridor-koridor domestik saja. Hal ini menunjukkan bahwa kerja sama institusional yang lebih bersifat formal antar-negara dapat mendatangkan manfaat tambahan.

Amerika Selatan memiliki ambisi lebih besar dengan sejumlah rencana yang berkaitan dengan Inisiatif Integrasi Infrastruktur Regional, yang diluncurkan pada tahun 2000 untuk mempromosikan integrasi dan modernisasi infrastruktur fisik dari 12 negara dalam sektor energi, telekomunikasi, dan transportasi, dengan tujuan untuk meningkatkan daya saing global. Inisiatif ini berfokus pada 10 *hub* integrasi ekonomi di seluruh kawasan tersebut dan pada proses harmonisasi kerangka regulasi. Inisiatif

Peta 9.4 Membangun infrastruktur regional di Afrika Selatan

Koridor Pembangunan Maputo



Sumber: Mintek 2007

juga mengidentifikasi pendanaan untuk 40 buah proyek raksasa dan ratusan proyek peningkatan infrastruktur yang lebih kecil, dengan total biaya sebesar puluhan miliar dolar. Namun demikian, implementasi di lapangan lebih lambat.

Pilihan-pilihan integrasi bagi negara-negara yang jauh dari pasar dunia dan dengan negara tetangga berukuran kecil

Asia tengah memiliki proporsi negara-negara tanpa batas laut (lihat Kotak 9.4) dengan berbagai masalah serupa yang dapat ditangani secara lebih efektif melalui kerja sama regional yang lebih baik. Pulau-pulau di Pasifik yang kecil adalah memiliki wilayah geografis yang paling terpisah-pisah, yaitu dikelilingi oleh lautan, dengan akses yang terbatas pada pasar dunia (lihat Kotak 9.5). Dan juga Afrika di sekitar garis khatulistiwa memiliki jumlah negara tanpa batas laut yang terbanyak, yang kebanyakan berpenduduk sedikit dan memiliki PDB rendah, kebanyakan masuk ke dalam kategori negara termiskin di duunia, serta terlalu rentan dengan konflik. Kawasan ini menghadapi penyekatan dan hambatan perdagangan dan mobilitas faktor, dan kurangnya kepadatan produk ekonomi agar dapat memperoleh manfaat dari aglomerasi perekonomian. Collier (2007) menyebutkan penduduk di daerah ini sebagai “miliaran terbawah” (*bottom billion*).

Tantangan bagi negara-negara dengan kawasan terisolasi seperti itu adalah menemukan cara untuk berintegrasi secara regional maupun global. Situasi geografis ini menunjukkan bahwa jarang sekali derajat integrasi akan sama tingginya dengan negara lain, sehingga prospek terjadinya perdagangan manufaktur menjadi lebih terbatas. Sebaliknya, kondisi keterisolasian ini

memberikan perlindungan alamiah terhadap pasar domestik.

Kebanyakan wilayah ekonomi negara-negara tersebut memiliki bahan tambang dan sumber daya alam lainnya, seperti air yang dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin pada tingkat regional. Meski terdapat bukti bahwa terjadinya perembesan regional dari negara-negara yang kaya sumber daya alam ke negara tetangga mereka di Afrika Sub-Sahara,⁶⁴ integrasi regional merupakan kunci untuk merealisasikan pertumbuhan berbasis sumber daya dan menyebarkan manfaat yang diperoleh secara lebih luas. Negara-negara ini menghadapi tiga tantangan berupa penyekatan, jarak, dan kepadatan. Untuk mengatasi tantangan ini, diperlukan reformasi institusional, peningkatan investasi infrastruktur secara besar-besaran, dan menargetkan insentif untuk mendorong integrasi regional.

Mengidentifikasi lingkungan alam yang membutuhkan reformasi institusional. Lingkungan dengan negara kecil yang jauh dari pasar dunia perlu untuk berfokus pada kebutuhan institusional khusus yang mendorong kerja sama. Jumlah perjanjian internasional tidak kurang banyaknya. Namun, perjanjian-perjanjian tersebut sering kali lemah dalam pelaksanaannya, sehingga efektivitas cenderung rendah, dan sering kali tumpang tindih dalam aspek pertanggungjawaban. Biaya administrasi untuk turut ikut serta dalam perjanjian ini sangat tinggi, bila dibandingkan dengan kecilnya manfaat yang diperoleh, mempertimbangkan ukuran yang kecil dari perekonomian yang berpartisipasi. Uni Afrika telah menunjukkan inefisiensi dari 13 atau 14 masyarakat ekonomi regional yang saling tumpang tindih dan menyerukan agar dilakukan rasionalisasi.⁶⁵

KOTAK 9.4. *Integrasi di Asia Tengah*

Asia Tengah memiliki lima negara tanpa tepi laut: Kazakhstan, Republik Kirgiz, Tajikistan, Turkmenistan, dan Uzbekistan. Negara-negara ini memiliki jumlah populasi, sistem pemerintahan, serta kesediaan untuk bekerja sama satu sama lain dan dengan dunia yang beragam. Namun, kawasan ini telah menetapkan identitas dan institusi nasional, menghindari konflik yang berkepanjangan, mendirikan dasar bagi perekonomian berbasis pasar, dan mempertahankan pemulihan ekonomi sejak akhir tahun 1990-an.

Coba lihat beberapa institusi dan institusi regional. Organisasi Kerja Sama Asia Tengah (Central Asia Cooperation Organization—CACO) terdiri atas Kazakhstan, Republik Kirgiz, Rusia, Tajikistan, Turkmenistan, dan Uzbekistan. Organisasi Kerja Sama Shanghai (Shanghai Cooperation Organization—SCO) terdiri atas Cina, Kazakhstan, Republik Kirgiz, Rusia, Tajikistan, dan Uzbekistan. Kemudian ada pula Persemakmuran Negara-negara Merdeka (Commonwealth of Independent States—CIS), Organisasi Pakta Keamanan Bersama (Collective Security Treaty Collective—CSTO), Organisasi Kerja

Sama Ekonomi (Economic Cooperation Organization—ECO) dan Program Khusus bagi Perekonomian Asia Tengah (Special Programme for the Economies of Central Asia—SPECA).

Banyaknya jumlah perjanjian regional ini menggambarkan permasalahan yang dapat terjadi dari pendekatan regional yang terpisah. Inisiatif regional di Asia Tengah dapat mendorong integrasi, namun dapat menambah duplikasi dan kompleksitas dalam melakukan reformasi. Penerimaan keanggotaan WTO yang sedang berjalan atas banyak negara-negara ini sedikit banyak akan membantu, karena WTO memiliki aturan yang jelas dalam hal perjanjian perdagangan regional. Hal yang juga diperlukan adalah inisiatif pemberian fasilitas dagang dan transportasi, serta reformasi dalam negeri (domestik) untuk meningkatkan daya saing negara untuk menarik PMA dan semakin mempercepat integrasi global. (Negara dengan biaya memulai usaha tertinggi memiliki impor, ekspor, dan arus masuk yang rendah). Forum masyarakat bisnis regional dapat memberikan saran dan umpan balik mengenai rancangan

dan implementasi kebijakan dagang maupun kebijakan terkait.

Kawasan ini menderita kerugian yang diperkirakan sebesar 3 persen dari PDB tahunan akibat manajemen air yang buruk. Perjanjian juga diperlukan untuk sumber daya minyak dan gas bumi sebelum dijual ke pasar internasional. Banyak permasalahan lingkungan hidup yang merupakan warisan dari era Uni Soviet, seperti radioaktif dari tambang uranium yang ditinggalkan maupun sisa-sisa uji senjata biologis dan nuklir. Organisasi regional dapat dirasionalisasikan, sehingga hanya membahas tema-tema kunci seperti fasilitas dagang dan transportasi, air, energi, dan manajemen lingkungan. Organisasi juga dapat mengembangkan rencana jangka panjang untuk berbagai permasalahan ini, membangun masyarakat madani dan institusi akademik untuk tampil ke depan. Masyarakat internasional dapat pula memfasilitasi penguatan institusi dengan mandat dan target yang jelas.

Sumber: Linn dan Tomkin 2006; Broadman 2005; PBB 2005a.

Integrasi regional dapat berakar dari interaksi ekonomi dan sosial-budaya tradisional di dalam wilayah lingkungan alam, sebagai batu penjurus untuk integrasi regional yang lebih luas. Rasa percaya dapat dibangun berdasarkan bahasa yang sama. Negara-negara Afrika Timur menggunakan bahasa Swahili yang sama, sehingga mempermudah perdagangan di kawasan tersebut selama berabad-abad. Perdagangan bebas antara Kenya dan Uganda dilakukan sejak masa kolonial.⁶⁶ Negara-negara Afrika barat memiliki budaya Dioula, Haoussa, dan Peuhl yang sama, yang dikembangkan oleh Islam dan kemudian mengembangkan jaringan perdagangan yang luar biasa.⁶⁷

Interaksi antara wilayah atau kota yang bertetangga walau berbeda negara

dapat juga menjadi dasar integrasi yang lebih luas—sebagai sebuah bentuk regionalisme lintas batas yang dapat mengikuti model Eropa.⁶⁸ Afrika Sub-Sahara memiliki banyak pasangan kota-kota besar yang berdekatan satu sama lain, namun terpisah oleh perbatasan negara (lihat Peta 9.5). Hal ini menimbulkan biaya ekonomi tersembunyi yang dapat diatasi melalui perjanjian lintas batas. Kamerun memiliki dua kota kembar dengan negara tetangga di Afrika Barat, namun tidak ada satu pun di kawasan Afrika Tengah. Demikian pula dengan inisiatif integrasi lokal, seperti halnya segi tiga pertumbuhan yang bermula pada awal tahun 1980-an di Asia Timur, dapat mengambil keuntungan dari kerja sama ekonomi yang saling melengkapi di wilayah yang berbatasan.

KOTAK 9.5. *Mengintegrasikan Pulau-pulau Pasifik yang kecil dan berjauhan dengan pasar dunia*

Negara-negara berkembang berupa pulau-pulau kecil menghadapi risiko besar termarginalisasi dalam perekonomian global karena ukuran yang kecil, jarak yang jauh dari pasar yang besar, serta kerentanan terhadap kejutan ekonomi dan alam. Dan dengan ekosistem yang rentan pula, negara-negara ini sangat rentan terhadap polusi domestik dan kenaikan air laut. Porsi terhadap perdagangan global menurun dari 0,4 persen dari total ekspor barang dunia di tahun 1980 menjadi 0,2 persen di tahun 2003, sedangkan porsi terhadap perdagangan jasa global masih tetap pada tingkatan 0,7 persen.

Satu upaya untuk menangani secara khusus permasalahan pulau-pulau kecil ini adalah Perjanjian Kerja Sama Perdagangan dan Ekonomi Regional di Pasific Selatan

(South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement—SPARTECA), sebuah perjanjian dagang nontimbal-balik di mana Australia dan Selandia Baru menawarkan akses bebas bea, tidak terbatas atau dengan konsensi tertentu bagi hampir seluruh produk yang berasal dari negara-negara Forum Pulau-pulau Pasifik. Agar memenuhi syarat akses preferensial, barang yang diekspor ke Australia dan Selandia Baru harus memenuhi aturan asal barang yang ditetapkan di SPARTECA.

Industri tekstil, pakaian, dan alas kaki adalah industri yang mendapatkan manfaat besar. Namun, Australia dan Selandia Baru sedang berencana untuk mengadopsi perdagangan bebas pada tahun 2010, sehingga mengakhiri akses preferensial

ini ke dalam pasar masing-masing. Tanpa preferensi dagang yang signifikan, Pulau-pulau Pasifik memerlukan cara lain untuk berintegrasi dengan negara tetangga yang besar. Pendekatan yang lebih radikal, seperti faktor mobilitas buruh yang lebih sering, mungkin diperlukan. Anak-anak dari keluarga yang tinggal di pulau yang menerima kiriman uang dari anggota keluarga yang tinggal di rumah tangga menunjukkan perbaikan yang besar dalam pendidikan dan kesehatan, sehingga mobilitas buruh dapat menjadi pendorong yang kuat untuk pembangunan dalam jangka yang lebih panjang bagi negara-negara ini.

Sumber: UNCTAD 2002.

Keberhasilan kota-kota pantai yang besar di sepanjang Teluk Guinea, membentang dari Abidjan di Pantai Gading hingga Douala di Kamerun, dan mencakup Accra, Cotonou, Lagos, dan Lomé. Ketika membahas juara pertumbuhan, mungkin patut diingat jika potensi aglomerasi multi-negara seperti itu dan bukannya memikirkan beberapa negara sebagai pemimpin regional. Jika dilihat melalui lensa geografi ekonomi, prioritas integrasi regional berubah menjadi prioritas investasi infrastruktur regional di wilayah-wilayah utama yang mencakup beberapa negara.

Perdagangan regional dalam produk pertanian dapat pula menjadi salah satu titik masuk untuk integrasi regional yang lebih luas. Hal ini memerlukan kebangkitan perjanjian perdagangan regional, infrastruktur lintas-negara yang memadai, reformasi institusional, dan institusi nonpasar seperti koperasi petani.⁶⁹ Wilayah Tanduk Afrika (*Horn of Africa*) dapat mengembangkan perdagangan hewan

ternak, meskipun keamanan merupakan masalah tersendiri.⁷⁰ Afrika Barat dapat mengembangkan kapas, jika wilayah pertanian utama yang mencakup beberapa negara dapat diintegrasikan menjadi sebuah zone produksi dan pengolahan yang efisien: wilayah perkapasan Sahelian di perbatasan antara Burkina Faso, Pantai Gading, dan Mali (lihat Peta 9.6). Wilayah ini, yang didominasi oleh kelompok etnis Dioula, memiliki pusat pada tiga kota—Bobodioulasso di Burkina Faso, Korhogo di Pantai Gading, dan Sikasso di Mali.⁷¹ Pada tahun 2000, jumlah penduduk di wilayah ini mencapai 4 juta (11 persen dari jumlah penduduk di tiga negara), dengan estimasi produk regional bruto sebesar 1.000 miliar CFA francs (10 persen dari agregat PDB nasional).

Area di dalam kawasan ini merupakan anugerah ekonomi yang saling melengkapi. Bobodioulasso memiliki bandara internasional dengan fasilitas pergudangan. Korhogo memiliki bandara regional, sebuah universitas

Peta 9.5 Kota-kota kembar untuk integrasi lokal

Pasangan kota di wilayah yang berbatasan dalam jarak 150 kilometer dan dengan jumlah penduduk lebih dari 100.000 jiwa



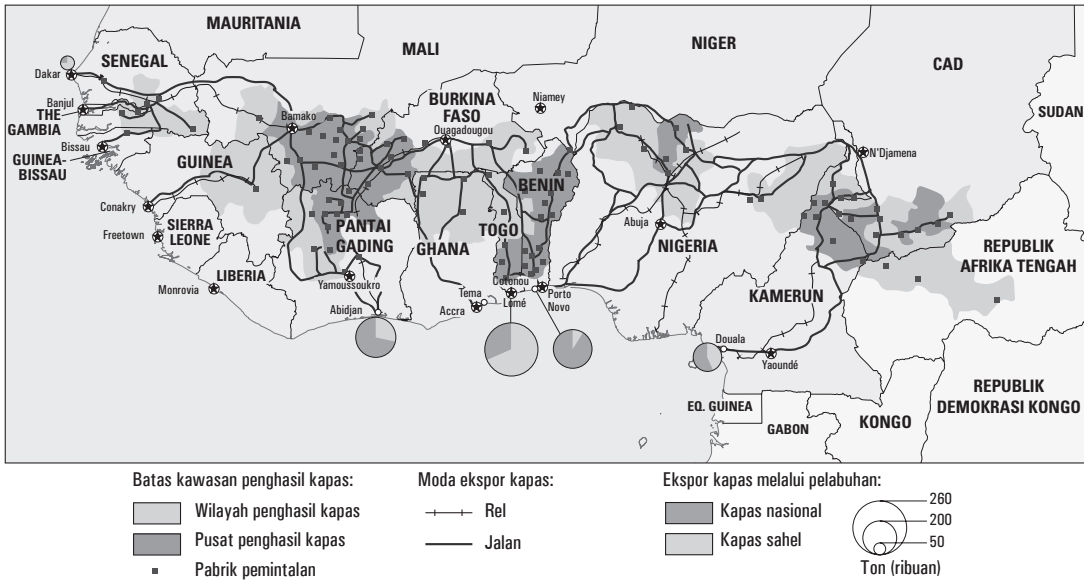
Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009.

khusus, dan pusat pelatihan dalam ilmu pertanian. Sikasso merupakan pusat daerah penghasil kapas, yang menghasilkan jumlah terbanyak. Jalur kereta api menghubungkan Ouagadougou dan pelabuhan Abidjan, dan jalan raya menghubungkan ketiga kota tersebut. Juga terdapat banyak industri pemintalan dan industri tekstil yang berlokasi di kawasan ini. Dengan memperbaiki dan mengumpulkan infrastruktur melalui program pembangunan industri regional, biaya bahan dapat menurun dan industri berbasis kapas seperti tekstil dan garmen dapat menjadi kompetitif di pasar global. Inisiatif seperti ini memerlukan komitmen yang kuat dari negara-negara yang berpartisipasi dan dukungan dari asosiasi regional dan masyarakat internasional.

Pembangunan institusi untuk meningkatkan skala, mobilitas tenaga pendukung dan modal, dan memperbaiki akses pasar. Beberapa

wilayah telah mengambil langkah konkret menuju integrasi. ECOWAS telah menandatangani protokol pergerakan manusia secara bebas dengan menghapuskan ketentuan visa dan izin masuk. Nyatanya, mobilitas tenaga kerja merupakan unggulan utama Afrika Sub-Sahara, di mana tradisi atau hukum kolonial lebih menyukai mobilitas tenaga kerja secara berkala. Kaum nomaden berpindah ke seluruh wilayah negeri untuk mengantisipasi perubahan iklim musiman, sedangkan petani peladang juga berpindah secara musiman untuk mencari pendapatan tambahan selama musim kering.⁷² Namun, keterampilan tenaga kerja perlu ditingkatkan. Untuk pendidikan tinggi, pelatihan teknis, dan penelitian, kerja sama antarnegara dalam kawasan dapat mendukung institusi-institusi tersebut hingga di luar kemampuan negara secara individu. Iklim bisnis lokal yang lebih baik dan peluang baru dalam pusat-

Peta 9.6 Afrika Barat memiliki potensi untuk pembangunan industri berbasis kapas.



Sumber: Kelompok Sahel dan Afrika Barat, OECD 2006.
Atlas berdasarkan Kesatuan Wilayah di Afrika Barat

pusat pertumbuhan regional juga dapat mendorong kaum migran Afrika dengan pengetahuan teknis dan bisnis untuk kembali pulang dari luar negeri.

Investasi dalam infrastruktur regional. Inisiatif pembangunan spasial yang dilakukan Kemitraan Baru untuk Pembangunan Afrika (New Partnership for Africa's Development—NEPAD) menyebutkan koridor pembangunan Bas-Congo yang mencakup Angola, Republik Demokratik Kongo, dan Republik Kongo sebagai sebuah wilayah di mana integrasi yang dalam akan mendatangkan manfaat yang besar, berdasarkan potensi energi listrik hidro yang sangat luar biasa.⁷³ Dua koridor pembangunan yang lain juga cukup menjanjikan di Afrika Barat dan Timur:

- Koridor pembangunan Teluk Guinea—yang menghubungkan Benin, Pantai Gading, Ghana, Liberia, Nigeria, dan Togo—dapat mengintegrasikan perekonomian Afrika barat melalui transportasi dan energi. Koridor ini juga dapat

menghubungkan lima kota pantai yang besar dengan sejumlah aktivitas perekonomian penting yang besar dan penyediaan layanan administrasi: Abidjan, Accra, Cotonou, Lagos, dan Lomé.

- Koridor pembangunan Mombasa—yang menghubungkan Republik Demokrasi Kongo, Kenya, Sudan, dan Uganda—dapat menggunakan sambungan infrastruktur yang telah ada seperti Koridor Utara untuk membuka akses terhadap sumber daya alam di Republik Demokrasi Kongo dan Sudan bagian selatan.

Bahkan dengan infrastruktur regional yang lebih banyak, modal manusia yang lebih baik, dan mobilitas faktor produksi yang lebih besar, kawasan-kawasan ini masih menghadapi permasalahan sebagai pihak yang datang belakangan di pasar global, di mana negara-negara berkembang lainnya yang memiliki keunggulan biaya rendah telah mendominasi pasar manufaktur

dasar. Negara-negara Afrika perlu melakukan diversifikasi basis ekspor untuk mengurangi ketergantungan pada sumber daya alam. Banyak dari kawasan ini perlu merancang strategi diversifikasi ekspor secara eksplisit untuk memperoleh pangsa pasar dunia yang lebih besar (lihat Kotak 9.2). Sukses memerlukan kerja sama institusional serta infrastruktur khusus antara negara di dalam kawasan.

Penyediaan barang publik regional akan lebih mudah secara politis jika didasarkan pada sebuah proyek yang mendatangkan manfaat dan keuntungan bersama, seperti halnya proyek infrastruktur energi, komunikasi, serta irigasi. Namun, bagi negara kecil yang terisolasi, proyek infrastruktur regional memerlukan dukungan pihak luar yang cukup besar. Volume lalu lintas terlalu kecil di kebanyakan wilayah Afrika agar pembangunan jalan tol dianggap layak. Dan infrastruktur regional mungkin lebih bermanfaat bagi satu negara, meskipun kebanyakan biaya investasi terjadi di negara yang lain. Selain meluncurkan ulang kemitraan publik-privat dalam bidang infrastruktur, terdapat pula kebutuhan untuk meningkatkan kontribusi Asosiasi Pembangunan Internasional (International Development Association—IDA) terhadap integrasi regional, dengan lebih menyistematiskan inisiatif Bantuan untuk Perdagangan⁷⁴ dan merasionalisasikan interaksi antara bank pembangunan regional dan institusi keuangan global. Kurang dari 3 persen dari semua dukungan pembangunan internasional yang dialokasikan untuk program regional.⁷⁵

Penggunaan insentif terkoordinasi untuk memfasilitasi integrasi regional. Negara-negara Afrika perlu membuat

komitmen integrasi regional yang kuat, berbagi biaya dan manfaat dari pembukaan perbatasan di kawasan tetangga. Badan dan donor multilateral perlu memberikan komitmen dukungan jangka panjang dari inisiatif ini dengan menyediakan bantuan keuangan serta teknis dan akses pasar yang lebih baik. Langkah-langkah nyata dapat dilakukan bertahap untuk memastikan agar reformasi kebijakan yang tidak dapat dibatalkan di negara-negara maju maupun yang tertinggal. Perjanjian perdagangan preferensial dan arus bantuan dapat dikaitkan dengan kerja sama antara negara-negara penerima, melalui usulan EPA dengan Uni Eropa sebagai salah satu model (lihat Kotak 9.3). Dalam kasus di mana dorongan untuk melakukan kerja sama regional saja tidak memadai bagi beberapa mitra—seperti memfasilitasi akses bagi wilayah perekonomian tanpa batas pantai ke sebuah pelabuhan di negara tetangga—maka mungkin diperlukan bantuan bersyarat dengan target kinerja yang jelas.

Kunci utama dorongan untuk terjadinya reformasi kebijakan di Afrika adalah akses preferensial sementara pada pasar Organisasi Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (Organization of Economic Co-operation and Development—OECD).⁷⁶ Afrika tidak dapat menunggu perbedaan upah yang besar daripada Asia sebelum mulai mampu menarik investasi produktif yang lebih besar dan pangsa ekspor yang lebih luas, khususnya dengan negosiasi perdagangan multilateral di WTO yang menurunkan tarif begitu cepatnya. Inisiatif seperti Undang-undang Pertumbuhan dan Peluang Afrika di AS dan kebijakan UE Segalanya Kecuali Senjata dapat diperluas hingga ke seluruh negara-negara Sub-Sahara, yang memiliki aturan asal yang

KOTAK 9.6. *Sebuah kontrak dengan Afrika? Pemberian dan pemanfaatan tantangan pembangunan dunia yang terbesar.*

Pemahaman geografis pembangunan yang lebih baik akan membawa bantuan pembangunan yang lebih efektif. Laporan ini mendorong berbagai strategi yang berbeda bagi negara-negara Afrika yang tidak berbatasan dengan laut dan negara-negara tepi pantai, namun dengan perekonomian yang miskin sumber daya. Negara-negara kategori pertama memiliki kerugian yang dikaitkan dengan kondisi geografi dan jarak yang jauh dengan pasar. Hal ini mengurangi potensi pertumbuhan sekitar setengah persen per tahunnya. Namun, hal yang tidak biasa di Afrika adalah bahwa negara-negara pantai yang miskin sumber daya juga berkinerja lebih rendah. Hal ini merupakan tipikal negara yang berperan sebagai mesin pertumbuhan di wilayah dunia lainnya. Kutub pertumbuhan Afrika masih terbilang lemah.

Laporan ini berpendapat bahwa, agar mencapai hasil tertentu, strategi pembangunan untuk wilayah-wilayah yang lebih maju sebaiknya adalah berinvestasi pada tempat, dan strategi untuk wilayah yang tertinggal adalah berinvestasi pada manusia. Ditinjau dari kacamata geografi ekonomi, dorongan yang dihasilkan dari bantuan ekonomi untuk Afrika yang berfokus pada pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur sosial lainnya pada akhir 1990-an kelihatannya tepat bagi negara-negara tertinggal yang tidak berbatasan dengan laut. Namun, bantuan ini kelihatannya berfokus pada prioritas yang salah bagi negara-negara bertepi pantai yang lebih memerlukan infrastruktur fisik dan integrasi yang lebih baik dengan pasar global.

Kontrak yang lebih baik antara pihak donor dan negara penerima adalah membedakan pendekatan terhadap negara yang berbeda yang bergantung pada potensi akses pasar. Laporan ini mengusulkan pendekatan yang disesuaikan (*tailored*), yang akan menentukan hak dan tanggung jawab negara berdasarkan potensi peran regional

negara tersebut. Untuk setiap negara dari wilayah Afrika Sub-Sahara, kontrak ini mencakup kewajiban dan tindakan tertentu yang mendorong pembangunan regional. Pemerintah negara-negara dari Afrika Timur, Barat, dan Tengah akan berkomitmen pada hal-hal berikut:

- Menetapkan “Wilayah Ekonomi Regional” yang akan menyatukan kepentingan ekonomi negara yang lebih maju dan tertinggal di lingkungan regional Afrika menjadi kepentingan bersama yang erat serta memberikan kerangka dasar bagi penyediaan barang publik regional.
- Mengupayakan pergerakan tenaga kerja, modal, barang, dan jasa yang lebih bebas dalam wilayah tersebut.
- Mempertahankan dan melindungi akses jalur antara negara-negara yang tidak berbatasan dengan laut dengan titik-titik perdagangan.

Strategi ini akan menggabungkan kerja sama institusional, investasi pada infrastruktur regional, dan intervensi terkoordinasi yang akan mungkin memerlukan penyerahan atribut-atribut kedaulatan nasional yang selama ini dipertahankan dan dijaga dengan ketat.

Sebagai imbalan atas tindakan ini, mitra pembangunan bilateral dan multilateral akan berkomitmen untuk melakukan hal berikut:

- Peningkatan bantuan keuangan internasional dalam jumlah besar untuk peningkatan layanan sosial dan infrastruktur untuk meningkatkan kualitas kehidupan yang lain yang bertujuan untuk meningkatkan standar hidup dan menciptakan modal manusia yang dapat berpindah-pindah di negara-negara yang tertinggal.
- Peningkatan dukungan keuangan bagi infrastruktur untuk mempertahankan

pertumbuhan—mencakup pelabuhan, jalur transportasi, dan teknologi informasi dan komunikasi—di negara-negara pantai, maupun infrastruktur koridor yang menghubungkan pantai dan pasar pedalaman.

- Akses preferensial bagi ekspor dari Afrika Sub-Sahara, dengan aturan asal yang lebih liberal untuk mendorong jaringan rantai pasokan regional.

Aksi nyata telah dijalankan dengan menuju pada arahan di atas. Pada tahun 2007, Pemerintah Kerajaan Inggris, melalui Departemen Pembangunan Internasional, mengalokasikan dana sebesar \$1,4 miliar untuk satu dekade mendatang guna membantu pemerintah Burundi, Kenya, Rwanda, Tanzania, dan Uganda, serta untuk merevitalisasi Masyarakat Ekonomi Afrika Timur. Komisi Eropa juga mengadopsi pendekatan regional melalui perjanjian kemitraan ekonomi. Namun, semua donor dapat menjadi lebih bijak dalam pendekatan masing-masing.

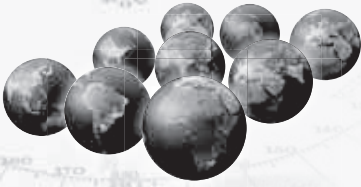
Pengalaman di Eropa pasca Perang Dunia II menunjukkan bagaimana determinasi nasional untuk memprioritaskan rekonstruksi yang diperkuat dengan bantuan internasional dapat membuahkan hasil yang luar biasa. Integrasi regional di Eropa, karena menghadapi banyak kendala, tidak berjalan mulus pada awalnya. Namun didorong dengan syarat-syarat kerja sama yang ketat dalam Program Rencana Marshall (*Marshall Plan*), proses integrasi yang tampaknya tidak mungkin dilakukan dalam satu generasi sebelumnya, telah menciptakan pasar bersama terbesar untuk modal, tenaga kerja, dan gagasan dewasa ini.

Sumber: TIM Laporan Pembangunan Dunia 2009.

lebih liberal dan lebih lama. Hal ini memungkinkan setidaknya beberapa dari negara-negara ini dapat memasuki pasar dunia dan segera melakukan lompatan melalui diversifikasi ekspor di kawasan Afrika. Sebuah “kontrak dengan Afrika” dapat menjadi kerangka kerja untuk mendukung insentif terkoordinasi seperti itu (lihat Kotak 9.6).

Selama beberapa abad terakhir, Afrika Timur, Tengah, dan Barat telah mengalami serangkaian “bencana formatif” (lihat “Geografi yang

Bergerak 4, Kepadatan, Jarak, dan Pemisahan di Afrika Sub-Sahara”). Saat ini mereka menghadapi tantangan pembangunan yang sangat sulit yang mencakup tiga dimensi pembangunan—kepadatan, jarak, dan penyekatan. Untuk membentuk ulang geografi ekonomi negara-negara tersebut, respons kebijakan harus diukur secara berimbang. Tantangan tiga dimensional menuntut penggunaan tiga instrumen integrasi seluruhnya—intitisi, infrastruktur, dan insentif.



Kepadatan, Jarak, dan Penyekatan di Afrika Sub-Sahara

Pada bulan November tahun 1884, Kanselir Otto von Bismarck dari Jerman mengadakan pertemuan di Berlin yang dihadiri oleh 14 kekuatan kolonial Eropa. Setelah empat abad bersaing dan berperang, telah tiba waktunya bagi mereka untuk bernegosiasi dan menetapkan hak teritorial. Inggris, Prancis, Jerman, dan Portugal adalah para pemain utama; tidak ada orang Afrika yang diundang. Empat bulan kemudian, perbatasan negara-negara Afrika telah digambar dengan pola yang masih dapat dikenali hingga saat ini (lihat Peta G4.1). Solusi disiplin dari Bismarck bertahan hingga akhir Perang Dunia I, ketika Liga Bangsa-Bangsa mengambil alih empat koloni Jerman dan memberikan mandat kepada penjajah lain untuk memerintah koloni-koloni tersebut. Pada saat kemerdekaan di tahun 1950-an dan 1960-an, Afrika Sub-Sahara memiliki hampir 50 negara, banyak di antara mereka yang disebut “negara artifisial,” dengan perbatasan negara yang memotong fitur-fitur geografis yang sifatnya fisik dan membagi kelompok-kelompok etnis ke dalam lebih dari satu negara.¹

Untuk Afrika Sub-Sahara, konferensi di Berlin hanyalah yang terakhir dari serangkaian kejadian yang oleh para pakar geografi diistilahkan sebagai “bencana formatif,” yang secara tidak menguntungkan mengubah geografi manusia, fisik, dan politik dari benua tersebut, menciptakan masalah rendahnya tingkat kepadatan penduduk, jarak yang jauh, dan negara-negara yang terpisah di seluruh benua Afrika.

- *Kepadatan penduduk yang rendah.* Afrika Sub-Sahara telah lama menjadi benua yang jumlah penduduknya sedikit. Pada abad ke-18, jumlah populasinya adalah sekitar 90 juta penduduk. Eurasia, dengan luas wilayah sekitar dua kali wilayah Afrika, memiliki lima kali jumlah penduduk Afrika. Namun, kondisi-kondisi awal ini jauh

diperburuk dengan perdagangan budak. Antara tahun 1700 sampai 1810, diperkirakan 15 juta orang Afrika—yaitu seperenam jumlah penduduknya—dibawa ke Amerika. Beberapa wilayah mengalami penurunan jumlah populasi, dan banyak wilayah lainnya terjerumus dalam konflik menyedihkan akibat penerapan harga pada manusia, yang menyebabkan orang Afrika saling bermusuhan. Pada abad ke-18, Eropa akhirnya menghentikan perdagangan budak, dan menggantikannya dengan kolonialisme. Perdagangan manusia secara serakah kemudian digantikan oleh penjarahan kandungan mineral benua tersebut. Namun, bahkan dengan penambahan para penghuni baru tersebut, benua ini masih memiliki tingkat kepadatan penduduk

yang rendah di sebagian besar wilayahnya.

- *Jarak yang jauh.* Sejak Zaman Holosen yang dimulai sekitar 18.000 tahun lalu, Sahara telah menjadi gurun pasir yang tidak dapat dihuni, memisahkan Afrika bagian utara dari apa yang sekarang kita sebut sebagai Afrika “Sub-Sahara”. Pemanasan global pada zaman itu mempunyai konsekuensi besar lainnya. Ini telah memutuskan hubungan antara sebagian besar Afrika, serta antara peradaban-peradaban yang baru bermunculan, di Republik Arab Mesir dan di Timur Tengah. Ini mengubah daerah khatulistiwa Afrika dari padang rumput yang beriklim subtropis menjadi daerah yang panas dan lembap, di mana malaria dan demam kuning merajalela. Kedekatan terhadap hewan liar dan

hilangnya permukaan es—yang merupakan disinfektan alami—telah membuat mereka lebih mudah terserang penyakit. Dan pada saat penduduk Afrika telah menetap di tempat yang sehat dan subur, sekali lagi, mereka dijajah. Sejak tahun 1950-an, konflik bersenjata sebelum dan sesudah gerakan kemerdekaan telah memperparah masalah yang dialami oleh para pengungsi perang. Akibatnya: pergerakan penduduk yang menyebabkan banyaknya penduduk yang tertinggal di wilayah yang jauh dari pusat aktivitas ekonomi. Jarak yang jauh dari kepadatan penduduk masih memengaruhi pertumbuhan potensial dari sebagian besar populasi penduduk Afrika.

- *Penyekatan yang dalam.* Pembagian Afrika pada tahun 1884 membuatnya menjadi benua yang memiliki jumlah negara per kilometer persegi terbanyak di seluruh dunia. Setiap negara Afrika memiliki rata-rata empat negara tetangga; di Amerika Latin rata-rata jumlah negara tetangga yang dimiliki adalah 2,3. Selain itu, terdapat pula penyekatan religius antarnegara dan di dalam satu negara. Contohnya, Chad, Pantai Gading, Etiopia, Nigeria, Somalia, dan Sudan, terpisah menjadi bagian Islam dan non-Islam. Agama Islam datang dari Timur Tengah ke Afrika Utara dan Barat melalui jalur darat dan ke Afrika Timur melalui jalur laut. Kemudian, penjajah Eropa memperkenalkan

agama Kristen. Penumpukan agama besar dunia ini di atas kepercayaan tradisional semakin memperparah penyekatan benua ini dan mungkin juga telah turut menambah konflik yang ada.²

Afrika Sub-Sahara di masa kini mengalami tiga keadaan yang sangat buruk, yaitu kepadatan penduduk yang rendah, jarak yang jauh, dan penyekatan yang dalam. Akibatnya, benua tersebut sangat sulit dan tertinggal untuk melakukan pembangunan. Dimensi-dimensi spasial ini mengurangi kedekatan antara pelaku-pelaku ekonomi di Afrika Sub-Sahara, dan antara Afrika dengan bagian dunia yang lainnya. “Hubungan sebab akibat yang kumulatif” antara kekuatan-kekuatan ini menyebabkan banyak negara di Afrika Sub-Sahara berada dalam “jebakan kedekatan.”³

Tingkat kepadatan penduduk yang rendah berkaitan dengan lemahnya kekuatan-kekuatan aglomerasi

Kepadatan penduduk rata-rata di benua tersebut (77 orang per kilometer persegi) termasuk yang terendah di seluruh dunia.⁴ Benua yang penghuninya sedikit dapat mengatasi hal ini dengan memanfaatkan lahan dan penduduknya dengan baik serta dengan memusatkan sumber-sumber dayanya di aglomerasi-aglomerasi urban. Akan tetapi, menurut *World Urbanization Prospects* yang dikeluarkan oleh PBB, Afrika Sub-Sahara merupakan benua yang paling tertinggal daerah

urbannya, dengan hanya sepertiga dari seluruh populasinya hidup di daerah urban pada tahun 2000. Mengingat kurangnya sensus yang teratur dan mutakhir, bahkan tingkat urbanisasi di Afrika yang dilaporkan ini mungkin masih lebih besar dari yang sesungguhnya.⁵ Indeks aglomerasi yang diberikan di Bab 1 memberikan Afrika nilai 30 persen. Bandingkan nilai tersebut dengan nilai sekitar 50 persen untuk bagian dunia yang lain.

Penyekatan antara negara-negara di Afrika dapat mendistorsi pola urbanisasi. Suatu simulasi menunjukkan bahwa jika kelima puluh negara di Afrika merupakan 50 negara bagian dari suatu negara, seperti AS, kota-kota terbesarnya akan lebih besar daripada kota-kota tersebut saat ini, serta mampu menopang perekonomian yang bervariasi dan melahirkan kewirausahaan, keahlian, dan inovasi. Tanpa kemungkinan seperti itu, tenaga kerja ahli di Afrika telah bermigrasi ke benua-benua lain.

Jarak yang jauh meningkatkan biaya transportasi dan mengurangi mobilitas faktor

Jarak telah memperkuat dampak rendahnya kepadatan populasi terhadap produktivitas di Afrika. Walaupun sebagian besar disebabkan oleh terencilnya Afrika dari pasar dunia, masalah utamanya adalah faktor domestik—jarak yang jauh di dalam negara-negaranya sendiri.⁶ Tabel G4.1 mengindikasikan bahwa Afrika memiliki kepadatan jalan yang

Peta G4.1 Garis-garis batas di Afrika ditentukan sebelum Perang Dunia I



Sumber: Tim Laporan Pembangunan Dunia 2009, berdasarkan pada Pakenham 1992.

terendah di dunia, nomor dua setelah Amerika Latin. Namun tidak seperti Amerika Latin—yang populasinya sebagian besar tinggal di sepanjang pesisir, sehingga pembangunan jalan di pedalaman benuanya tidak terlalu diperlukan—sepertiga dari populasi di Afrika berada di negara yang terkungkung daratan dan lebih jauh lagi dari akses ke pasar dunia. Jarak perekonomian di Afrika—dari segi

akses pasar (lihat Bab 2)—diperburuk oleh munculnya konflik bersenjata dan keragaman bahasa (lihat Peta G4.1). Jarak perekonomian telah mengisolasi sebagian besar penduduk Afrika dari akses pasar domestik dan pasar global. Faktor fisik, seperti hampir tidak adanya sungai yang dapat dilayari dan pelabuhan laut alami, telah menjadi halangan serius bagi perdagangan di Afrika.

Tingkat perdagangan domestik dan internasional yang rendah pada gilirannya membatasi potensi pertumbuhan benua ini.

Penyekatan yang dalam meningkatkan biaya transportasi

Afrika Sub-Sahara merupakan sebuah benua yang sangat terpecah-pecah oleh banyaknya perbatasan, banyaknya negara tetangga, dan

Tabel G4.1 Kawasan-kawasan paling terpencil dan terpisah—perdagangan dan transportasi mahal

Kawasan	Waktu perdagangan lintas batas untuk ekspor (hari) ^a	Biaya transportasi rata-rata (\$ per peti kemas ke Baltimore) ^b	Populasi dalam negara-negara yang terkurung daratan (%) ^b	Rasio jumlah negara terhadap luas permukaan ^b	Kepadatan jalan (km ² jalan per luas permukaan) (1999) ^c	Perkiraan jumlah konflik sipil (1940–2000) ^d
Asia Timur & Pasifik	24	3.900	0,42	1,44	0,72	8
Europa & Asia Tengah	29	–	23,00	1,17	–	13
Amerika Latin & Karibia	22	4.600	2,77	1,52	0,12	15
Timur Tengah & Afrika Utara	27	2.100	0	1,60	0,33	17
Asia Selatan	34	3.900	3,78	1,67	0,85	24
Afrika Sub-Sahara	40	7.600	40,20	2,00	0,13	34

Sumber: a. World Bank 2006, hlm. 44; b. Ndulu dkk. 2007, hlm. 101; c. Ndulu dkk. 2007, hlm. 29; d. Fearon dan Laitin 2003, hlm. 7–10.
Catatan:– = tidak tersedia.

tingginya biaya transportasi. Afrika secara fisik sama dekatnya dengan pasar dunia seperti Asia Timur—sekitar 7.500 kilometer—dan lebih dekat dibandingkan Amerika Latin (9.000 kilometer).⁷ Namun, biaya untuk mengirimkan sebuah peti kemas dari Afrika ke pesisir timur AS mencapai hampir dua kali lipat biaya dari daerah-daerah lain (lihat Tabel G4.1). Mahalnya akses ke pasar-pasar dunia juga diperparah oleh mahalnya akses ke pasar-pasar regional. Seorang eksportir Afrika membutuhkan 40 hari untuk menyeberangi perbatasan menuju negara tetangga, dibandingkan dengan di Amerika Latin yang hanya membutuhkan 22 hari. Bagi sepertiga orang Afrika yang tinggal terkungkung daratan, biaya karena penyekatan ini lebih besar lagi. Mereka harus membawa barang pada jarak yang jauh—mahal, karena setiap kenaikan jarak sebesar 1 persen meningkatkan biaya transportasi sekitar 0,25 persen.⁸ Dan negara-negara yang terkungkung daratan ini harus mengandalkan niat baik (dan investasi yang efisien) dari negara-negara tetangganya untuk mendapatkan akses ke pelabuhan-pelabuhan dan pasar-pasar.

Menghadapi tantangan—urbanisasi yang lebih baik, bertambahnya spesialisasi domestik, dan meningkatnya integrasi regional

Afrika dapat mengurangi keterbatasan geografi ekonominya yang parah. Aglomerasi daerah urban yang lebih baik dapat membantu meningkatkan efisiensi. Penghubung transportasi dapat membantu pertumbuhan pasar-pasar domestik. Dan integrasi regional dan global dapat mendorong perdagangan. Integrasi regional, mobilitas tenaga kerja, investasi di bidang perdagangan, komunikasi dan infrastruktur transportasi, serta perdamaian dan stabilitas tetap perlu dijadikan prioritas. Semuanya akan menciptakan lingkungan yang baik, dan lingkungan yang lebih baik akan memudahkan investasi, perdagangan, dan mobilitas faktor dalam suatu lingkaran kemakmuran.

- **Urbanisasi.** Berlawanan dengan sebagian pemikiran, urbanisasi, jika dilakukan dengan tepat, dapat lebih membantu pembangunan di Afrika dibandingkan di tempat lain. Walaupun di Afrika telah berlangsung urbanisasi yang

berkualitas rendah selama lima dekade, standar hidup di kota-kota Afrika jauh lebih tinggi dibandingkan yang ada di daerah pedesaan. Jika urbanisasi dapat dikelola dengan lebih baik, sesuai dengan yang diajukan pada Bab 7, dapat diharapkan adanya hasil yang signifikan dalam produktivitas dan pengentasan kemiskinan.

- **Pembangunan teritorial.** Panduan dari geografi ekonomi tidaklah ambigu: para pekerja dan perusahaan-perusahaan mencari aglomerasi, dan migrasi merupakan cara alami untuk meningkatkan kepadatan penduduk dan mengurangi jarak ke pasar-pasar. Bab 8 mengemukakan beberapa prinsip dan prioritas bagi negara yang daerah tertinggalnya memiliki populasi yang sedikit dan terpisah karena etnis, bahasa, atau kepercayaan. Pertanian merupakan salah satu prioritas, namun kebijakan-kebijakan untuk membantu daerah-daerah maju dalam mengeksploitasi skala ekonomi mungkin akan sangat penting bagi Afrika, yang merupakan pendatang

baru dalam hal pembangunan ekonomi.

- **Integrasi regional.** Berdasarkan sejarahnya, regionalisme politik dapat memicu integrasi regional Afrika. Pengalaman Eropa Barat yang terangkum dalam bagian *Geografi yang Bergerak 2* menyoroti betapa pentingnya

untuk memulai dari hal yang kecil dan menjaga agar ekspektasinya tetap realistis. Integrasi regional perlu waktu dan tidak mungkin berlangsung di seluruh Afrika pada saat yang bersamaan. Proyek-proyek infrastruktur merupakan titik awal yang baik. Namun, melalui integrasi regional, Afrika

dapat membatalkan apa yang Bismarck dan tamu-tamunya lakukan pada tahun 1884. Bab 9 menunjukkan bahwa banyak negara Afrika telah memulai langkah-langkah awal ini, dan menjelaskan apa yang dapat dibantu oleh dunia luar.

Kontribusi dari Wim Naude.

Catatan Bibliografi

Laporan ini diambil dari berbagai dokumen Bank Dunia dan banyak sumber lainnya. Laporan dan catatan latar belakang dipersiapkan oleh Maria Abreu, Stephen Adam, Yusuf Ahmad, M Alva, Alberto Behar, Sarah Boeckmann, Marius Brulhart, Massimiliano Cali, Yang Chen, Michael Clemens, Kirsten Cornelson, Souleymane Coulibaly, Nicholas Crafts, Edward Feser, John Felkner, Kali Glen-Haley, Geoffrey J.D. Hewings, Austin Kilroy, Melissa Klink, Christian Layke, P Manners, Robert Margo, Thomas Markussen, Thierry Mayer, John McCombie, Topher McDougal, Claudio E. Montenegro, Megumi Muto, Andrew Nelson, B Nelson, Wim Naudé, Park Sam Ock, Jinhwan Oh, Keijiro Otsuka, Ken Poole, Lant Pritchett, Diego Puga, David Satterthwaite, Andrey Treyvish, Hirotsugu Uchida, Dirk Willem Te Velde, Cam Vidler, dan Nong Zhu.

Laporan latar belakang untuk Laporan ini tersedia di World Wide Web, www.worldbank.org/wdr2009, atau melalui kantor Laporan Pembangunan Dunia (LPD). Pandangan-pandangan yang ditampilkan dalam laporan ini tidak selalu berasal dari Bank Dunia atau Laporan ini.

Banyak orang di dalam maupun di luar Bank Dunia memberikan saran-saran kepada tim. Saran-saran, petunjuk, dukungan, dan kontribusi yang berharga diberikan oleh James Adams, Uma Adusumilli, Theodore Ahlers, Halil Ibrahim Akca, Riad Al Khoury, Asad Alam, Ritu Anand, Candra Fajri Ananda, Inger Andersen, Martin Andersson, Patricia Clarke Annez, Jorge Saba Arbache, Jean Eric Aubert, Fouad Awada, George Banjo, Luca Barbone, Elena Bardasi, Alberto Behar, Connie Bernard, Anthony Bigio, S.A. Dan Biller, Kate Bird,

Alessandro Magnoli Bocchi, Zeljko Bogetic, Laurent Bossard, Carlos Braga, Milan Brahmhatt, Marie-H. P. Bricknell, Thomas Buckley, Derek Byerlee, Fernando Cabezas, Mauricio Carrizosa, Shyam Chainani, Nadereh Chamlou, Jaime Saavedra Chanduvi, Robert Chase, Ken Chomitz, Abderrahmane Chorfi, Marie-Helene Collion, Jean-Marie Cour, Xavier Crépin, Aude de Amorim, Augusto de la Torre, Christopher Delgado, Christian Delvoie, Sebastien Dessus, Marianne Fay, Jaime de Melo, Mamadou Dem, Banu Demir, Michele de Nevers, Jean-Jacques Dethier, Shantayanan Devarajan, Makhtar Diop, Ndiame Diop, Frederique Docquier, Paul Dorosh, Cuney Duzyol, William Easterly, Ibrahim Elbadawi, Lewis Eldridge, Antonio Estache, Warren Evans, Shahrokh Fardoust, Wolfgang Fengler, Vivien Foster, Bernard G. Funck, Saurabh Garg, Ejaz Ghani, Marcelo Giugale, Sudarshan Gooptu Jose Luis Guasch, Sumila Gulyani, Jonathan Halpern, Simon Hay, Rui Hao, Jesko S. Hentschel, Santiago Herrera, Andre Herzog, Kate Higgings, Larry Hinkle, Mun S. Ho, Bernard Hoekman, Vivian Hon, Yukon Huang, David Hummels, Djibrilla Issa, Narasimham Vijay Jagannathan, Rachid Jamali, Emmanuel Jimenez, Steen Jorgensen, Abha Joshi-Ghani, Ellis J. Juan, Stephen George Karam, Shigeo Katsu, Phil Keefer, Christine Kessides, Peyvand Khaleghian, Homi Kharas, Nadim Khouri, Jacob Kolster, Alexander Kremer, K. L. Krishna, Kathy Krumm, Alice Kuegler, Praveen Kumar, Caterina Laderchi, Amina Lahreche, Peter Lanjouw, Hedi Larbi, Frannie Leautier, Phillippe G Leite, Jeffrey Lewis, Maureen Lewis, Johannes Linn, Laszlo Lovei, Xubei Luo, William Maloney, Jean-Michel Marchat, Katharine Martingale, Ernesto May, David

McKenzie, Shomik Raj Mehndiratta, Barjor Mehta, Mukesh Mehta, Abel Mejia, Taye Mengistae, Dino Merotto, Stephen Mink, Pradeep Mitra, Celestin Monga, Nasser Munjee, Zafer Mustafaoglu, Abdu Muwonge, Ijaz Nabi, Mustapha Kamel Nabli, Gobind Nankani, Ashish Narain, Benno N'dulu, Vikram Nehru, Eric Neumayer, Cecile Niang, John Overholt, Caglar Ozden, Nicolas Perrin, Abhay Pethe, Vidyadhar Phatak, Mark Povey, Habib Nasser Rab, Madhu Raghunath, Robin Rajack, Anupam Rastogi, Dilip Ratha, S K Rao, Martin Ravallion, Jean-Louis Reiffers, Jose Guilherme Reis, Frederic Robert-Nicoud, Klaus Rohland, Jamal Saghir, Maurice Schiff, Emily M. Schmidt, Annemarie Schneider, Harris Selod, Marcelo Selowsky, Claudia Sepulveda, Shekhar Shah, Zmarak Shalizi, Sudhir Shetty, Manju Sood, Andrew Steer, Jack Stein, Andy Tatem, Ahmet Tiktik, Christopher Timmins, Tim Thomas, Vinod Thomas, Peter Thomson, Mark Tomlinson, Yvonne Tsikata, Laura Tuck, Carolyn Turk, Sanjay Ubale, Sameh Wahba, Linda Van Gelder, Juergen Voegelé, Hyoung Gun Wang, David Wheeler, Dirk Wilhem te Velde, Jan von der Goltz, Jorge Wilhelm, John Wilson, Zelai Xu, Ahmet Yaman, Evgeny Yasin, Tito Yepes, Yutaka Yoshino, Shahid Yusuf, Ulrich Zachau, Albert Zeufack, Yan Zhang, dan Ekaterina Zhuravskaya.

Kami juga memperoleh banyak manfaat dari saran-saran dan umpan balik dari para partisipan *workshop* konsultasi serta diskusi yang diadakan selama masa pembuatan draf dari Laporan ini. Kami terutama ingin berterima kasih kepada Olav Seim dan Marianne Berg of Ministry of Foreign Affairs (Norwegia); Per Ronnas, Klas Groth, dan Christina Hartler of SIDA (Swedia); Pekka Hukka dan Elina Levaniemi of Ministry of Foreign Affairs (Finlandia); para partisipan dalam *workshop* Berlin: Tanja Boerzel, Mantang Cai, Angel de la Fuente Moreno, Nicola De Michelis, Manfred Fischer, Grzegorz Gorzelak, Eduardo Haddad, Steven Haggblade, Michael Hofmann, Robert Kappel, Aehyung Kim, Adama Konseiga, Frauke Kraas, Astrid Kuehl, Rolf J. Langhammer, Ingo Liefner, Roman Mogilevsky, Hassen Mohamed, Peter Nijkamp, Nils-Henning Meyer, Ulrich Nitschke, Boris Pleskovic, dan Gerhard Ressel; para partisipan dalam *workshop* Marseille: Mona Yafi, Jean-Eric Aubert, Gilles Pipien, Rachid Afrat, Erfan Ali, Michel Arnaud, Jean-Dominique Assie, Fouad Awada, Mohamed Basyouny, AbdelKébir Berkia, Morched Chabbi, Abderrahmane Chorfi, Simon Compaore, Jean-Pierre Elong Mbassi, Kamal Hamdan,

Gamal Hamid, Rachid El-Jamali, Rabea Kharfi, Hugues Kouadio, Frannie Léautier, Abdellah Lehzam, Pierre Mayet, Jean-Louis Reiffers, Wafaa Sobhy, Kian Tajbakhsh, Pierre Veltz, Xavier Crépin, Luc Dassonville, Thierry Desclos, Olivier Mourareau, Joan Parpal, Elizabeth Peri, Michele Reynaud, Paul-Henri Schipper, Serge Snrech, Louis-Jacques Vaillant, Nathalie Tchoumba Bitnga, Loraine Falconetti, Fabien Marry, dan Olivier Lavinal; para partisipan di *workshop* Dar-es-Salaam: Tom Okurut, Samuel Wangwe, Elly Manjale, Mr. Raphael Mwai, Audance Ndayizeye, Profesor Semboja, Dennis Rweyemamu, Amos Majule, Mr Kweyamba, Profesor Kishimba, Furaha Lugoe, Haji Semboja, Dr Shechambo, Cosmos Sokoni, Prof Yanda, Marc Kabandama, H. B. Lunogelo, Vivian Kazi, Irene Alenga, Stina Peteson, dan Monica Hangi; para partisipan di *workshop* Abidjan: Mohamadou Abdoul, Kasségné Adjonou, Stéphane Aka Anghui, Alban Alphonse Emmanuel Ahoursse, Jean-Marie Akpoue, Koffi Attahi, Djerkbary Bambah, Toyidi Bello, Joseph Coulibaly, Konan Kouakou Noel Dahoua, Alhassane Coster Diaw, Anne Marcelle Douka, Jacques Ezzo, Siaka Fofana, Agnès Gnamon-Adiko, Joachim Hunlede, John Igue, Prosper Kedagni, Constant Koidou, Hugues Kouadio, Alexane Kouame, Kouassi Jean-Baptiste Kouma, Mibanan Hippolythe Kone, Jean Claude Koutou, Gabin Kponhassia, Owusu-Bonsu Kwame, Moussa Ladan, Youayou Marital Laguidahi, Konon Jules Lella, Edmond Manouan, Isaac F. Mensa-Bonsou, Yao Kouadio Antoine N'Gbala, Jérôme Aloko N'Guessan, N'Da N'Guessan Kouadio, Sidi Ould Cheikh Abdallahi, Guillaume Poirel, Adama Sall, Kanon Seri, Adama Sissouma, Soumaïla Sogodogo, Fidel Yapi Amoncou, dan François Yatta; para pengelola *workshop* Mumbai dan Hyderabad: Infrastructure Development Finance Corporation and Bombay Chamber of Commerce and Industry; dan Administrative Staff College of India; para partisipan di *workshop* Mumbai: Jairaj Phatak, Sanjay G. Ubale, Manu Kumar Srivastava, Sanjay Sethi, P R K Murthy, Uma Adusumilli, Vidyadhar K. Phatak, G S Gill, Satyendra Sinha, C. S. Deshpande, Mukesh Mehta, Mridula Krishna, Arun Mokashi, Siddharth Roy, Veena Mishra, Rajan Divekar, Dilip Karmarkar, Dinkar Samant, Shishirkumar Rai, John Alexander, Ramakant Jha, Rahul Srivastava, Shyam H. Chainani, Gerson D'Cunha, Jockin Arputham, Abhay Pethe, Niranjan Rajadhyaksha, Sarosh Bana, Darryl D'Monte, Ashley D'Mello, Dilip D'Souza, Neha Batura,

Sadashiv Rao, M.K. Sinha, A.K.T. Chari, Sonia Sethi, Ashish Chandak, Anupam Rastogi, Lavi D'Costa, Ritu Anand, Nasser Munjee, Manju Sood, C.B. Juvekar, dan R. Ganesh; para partisipan di *workshop* Hyderabad: Kamal Kumar, M.Govinda Rao, K. L. Krishna, B. G. Verghese, Mahendra Dev, Subhashish Gangopadhyay, Narhari Rao, Sanjaya Baru, C. Rammanohar Reddy, Amitabh Kundu, Ravi Bhoothalingam, Amb. S. Narayanan, Ranjana Kumar, Alakh N. Sharma, Rameshwar Singh, A. K. Singh, Sri. B.C. Mohapatra, R. Radhakrishna, K. Krishnamurthy, Mahesh Mishra, Santosh Mahrotra, D. C. Sah, Surjit Singh, Prabhat P. Ghosh, G. C. Paul, Jang Pangi, Yaduvendra Mathur, Shubas Chandra Garg, Umesh Sinha, Gautam Pingle, S K Rao, Mohammed A Abid, Surendar Reddy, Nirmalaya Bagchi, dan Anand Akundy; para partisipan di *workshop* Moskow: Evgeny Yasin, Vladimir Mau, Vladimir Nazarov, Ilya Mzayev, Mikhail Dmitriev, Ksenia Yudaeva, Ekaterina Zhuravskaya, Evsei Gurvich, Evgennii Gavrlinikov, Galina Kurlyandskaya, Nadezhda Kosareva, Lidiya Ovcharova, Natalia Zubarevich, Vladimir Drebensov, Eugennii Gontmacher, Aleksey Prazdnichnykh, Aleksander Morozov, Andrey Treyvish, Vitaly Shipov, Dmitry Aratsky, Tatyana Popova, Irina Makeeva, Oksana Sergienko, Oleg

Zasov, Marina Vasilieva, dan Vladislava Nemova; para pengelola *workshop* Ankara, State Planning Organization, dan partisipan: Necla Akça, Didem Akman, Enver Aksoy, Ayhan Atli, Yavuz Cabbar, Abdullah Çelik, Ayda Eraydin, Oguz Isik, Serap Kayasu, Vural Kural, Cenk Oguzsoy, Elvan Ongun, Mevlüt Özen, Ibrahim Hakki Polat, Gül Polat, Faruk Sahin, Zekeriya Sarbak, Zafer Yavan, dan Hami Yildirim.

Kami sangat berterima kasih kepada lebih dari 100 orang yang memberikan saran di *e-consultation*.

Jeff Lecksell, Siobhan Murray, dan Brian Blankespoor mempersiapkan peta-peta untuk Laporan ini. Bantuan yang berharga lainnya diberikan oleh Gytis Kanchas, Polly Means, Nacer Mohamed Megherbi, Grace P. Sorensen, Catalina Tejada, dan Roula I. Yazigi. Merrell J. **Tuck-Primdahl**, Kavita Watsa, dan **Prianka Nandy** yang membantu tim dengan konsultasi dan penyebaran.

Selain upaya-upaya untuk mengumpulkan daftar yang komprehensif, beberapa yang berkontribusi mungkin bisa hilang karena keteledoran kami. Tim meminta maaf untuk segala kesalahan dan mengulangi rasa terima kasihnya kepada semua yang telah memberikan kontribusi untuk Laporan ini.

Sumber makalah untuk Laporan Bank Dunia 2009

- Behar, Alberto. 2008. "Neighborhood Growth Effects: An Annual Panel Data Approach."
- Bird, Kate, dan Kate Higgins. 2007. "Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief No. 2."
- Brulhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962–2006."
- Cali, Massimiliano. 2007. "Urbanisation, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States."
- Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, dan Lant Pritchett. 2008. "The Great Discrimination: Borders as a Labor Market Barrier."
- Coulbaly, Souleymane. 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade."
- Hewings, G., E. Feser, dan K. Poole. 2007. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States."
- Kilroy, Austin. 2007. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions.'"
- Kroehnert, Steffen, dan Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?"
- Layke, Christian, dan Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria."
- Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development."
- Montenegro, Claudio E., dan Maximilian L. Hirn. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World." Nelson, Andrew. 2007. "Accessibility Model and Population Estimates."
- Nelson, B., dan A. Behar. 2008. "Natural Resources, Growth and Spatially-Based Development: A View of the Literature."
- Roberts, Mark. 2008. "Congestion and spatially connective infrastructure: the case of London in the 19th and early 20th century."
- Roberts, Mark, dan Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation."
- Uchida, Hirotugu, dan Andrew Nelson. 2008. "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration."

Sumber catatan untuk Laporan Bank Dunia 2009

- Abreu, Maria. 2008. "Effectively Dealing with Slums"
- Alva, M., dan A. Behar. 2006. "Factors That Contribute To (or Detract From) Successful Outcomes in African Regional Agreements."
- Andersson, Martin. 2007. "Spatial Disparities in Taiwan."
- Cali, Massimiliano. "Urban Agglomeration Policy in China."
- Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Cornelson, Kirsten. 2008. "Egypt and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Crafts, Nicholas. 2006. "European Growth in the Age of Regional Economic Integration: Convergence Big Time?"
- Crafts, Nicholas. "Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization."
- Hay, Simon I., Dave L. Smith, dan Robert W. Snow. 2008. "Is a Future for Human Malaria Inevitable?"
- Kilroy, Austin. 2006. "The Role of Cities in Postwar Economic Recovery."
- _____. 2006. "Intra-Urban Spatial Inequality: Cities as 'Urban Regions.'"
- Klink, Melissa. 2008. "Nigeria and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Manners, P., dan A. Behar. 2006. "Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries."
- Markussen, Thomas. "Policies for improved land use in developing countries."
- Naudé, Wim. 2007. "Density, Distance and Division Spotlight on Sub-Saharan Africa."
- Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D areas."
- Roberts, Mark. 2007. "Social and Spatial Equity"
- Satterthwaite, David. 2006. "Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low- and Middle-Income Nations."
- Te Velde, Dirk Willem. 2006. "Regional Integration, Growth and Concentration."
- Treyvish, Andrey. 2006. "The Downfall of the Soviet Union: A Spatial Explanation."
- Vidler, Cam, 2008. "Turkey and Russia: A Case Study of 1D-2D-3D areas."

Catatan Akhir

Gambaran Umum

1. Clemens, Montenegro, dan Pritchett (2008), makalah latar belakang untuk Laporan ini.

2. Collier (2007).

3. Di Zambia seseorang yang tinggal dalam permukiman dengan populasi lebih dari 5.000 orang dianggap urban; di India batasnya adalah 20.000. Untuk membandingkan urbanisasi di berbagai negara, Laporan ini untuk pertama kalinya menggunakan suatu ukuran kepadatan penduduk yang baru—“indeks aglomerasi” (lihat Bab 1).

4. Lihat Laporan Pembangunan Dunia 2008 *Pertanian untuk Pembangunan*.

5. Fujita (2007).

6. Mukherjee (2007).

7. Koh dan Chang (2005).

8. De Blij (2005).

9. Khanna (2008).

10. Bank Dunia (2008).

11. Di seluruh isi Laporan ini, apa yang sering kali disebut “pembangunan regional” atau “pembangunan teritorial” mengacu pada “pembangunan daerah.” Kebijakan-kebijakan ini harus bersaing dengan ketidakmerataan spasial yang bahkan lebih besar lagi seiring cakupan mereka meluas untuk melingkupi banyak negara.

Panduan/Pendahuluan

1. http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971.

2. http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html.

3. Brown, Fay, Felkner, Lall, dan Wang (2008).

Geografi yang Bergerak (GYB) 1

1. Lihat Engerman dan Sokoloff (2000) dan Acemoglu, Johnson, dan Robinson (2002).

2. Untuk pembahasan yang lebih mendalam mengenai geografi ekonomi AS, lihat Kim dan Margo (2004).

3. Fogel (1979) mengemukakan bahwa tidak ada satu pun teknologi yang menyebabkan penurunan biaya ini. Sebagai contoh, ia memperkirakan bahwa output AS di tahun 1890 akan berkurang 4 persennya saja jika barang-barang diangkut dengan menggunakan transportasi air alih-alih rel kereta.

4. McCallum (1995).

Bab 1

1. Farvacque-Vitkovic, Casalis, dan Eghoff (2007), hlm. 37.

2. United Nations/Wilbur Smith Associates (1980), hlm. 2.

3. Siegel (1997), hlm. 61.

4. NUTS memberikan suatu klasifikasi seragam tunggal dari unit-unit teritorial guna menghasilkan statistika regional untuk kawasan Uni Eropa. Dua tingkat administratif yang pertama di kebanyakan negara anggota bersesuaian dengan NUTS 2 dan NUTS 3. NUTS 1, unit yang lebih besar yang mewakili kawasan-kawasan sosioekonomi yang utama, sering kali

tidak bersesuaian dengan unit-unit administratif yang ada di dalam negara-negara anggota.

5. Angka-angka dalam paragraf ini diperoleh dari data mengenai total luas tanah, proporsi luas tanah yang digunakan untuk kegunaan agrikultur, angka tenaga kerja total, proporsi pekerjaan di agrikultur, PDB, dan proporsi nilai tambah bruto (NTB) yang dihasilkan dari agrikultur. (*Eurostat [tahun]*; Office of National Statistics 2006). Angka-angka tenaga kerja adalah untuk 2003, angka-angka populasi untuk 2002, dan angka-angka PDB untuk 2005. Semua angka PDB dikutip menggunakan nilai-nilai tukar standar paritas daya beli (*purchasing power standard—PPP*).

6. Angka-angka populasi adalah untuk tahun 2007 (www.citypopulation.de/world.htm).

7. Kecenderungan populasi di kota-kota utama atau kota terbesar di suatu negara jauh melebihi populasi kota-kota yang besarnya berada di urutan berikutnya atau sebelah bawah dapat terlihat dari kecenderungan aturan ranking berdasarkan ukuran yang menunjukkan angka semakin kecil pada ujung akhir distribusi ukuran kota.

8. Definisi untuk aturan ranking berdasarkan ukuran dan hukum Zipf di sini merupakan definisi kasar. Untuk definisi yang lebih presisi, lihat Gabaix dan Ioannides (2004).

9. Eeckhout (2004).

10. Martin (2005). Bahkan di Inggris, yang memiliki sektor keuangan yang terkonsentrasi secara institusional dan sangat spasial, kota-kota besar seperti Birmingham, Manchester, Leeds, dan Edinburgh memiliki konsentrasi-konsentrasi perusahaan modal ventura yang cukup besar, meskipun perdagangan saham regional telah dilarang pada awal tahun 1970-an.

11. Kim dan Margo (2004).

12. Office of the Deputy Prime Minister (2003).

13. Hoang, Nguyen, dan Tacoli (2005).

14. Tiffen (2003).

15. Glaeser dan Kahn (2001), hlm. 21.

16. Baker dkk. (2005), hlm. 15.

17. Peng, Zhu, dan Song (2006), hlm. 7.

18. Glaeser dan Kahn (2001).

19. Diperkirakan dari produk bruto di kota-kota besar dunia yang dipublikasikan dalam www.citymayors.com.

20. Ini sama dengan kelebihan dari NTB yang diukur berdasarkan tempat kerja dibagi dengan NTB yang

diukur berdasarkan tempat tinggal, untuk kota London. Perhitungannya didasarkan pada data dari Office of National Statistics (2006).

21. Angka-angka untuk arus pendapatan yang terkait dengan komuter yang berasal dari U.S. Bureau of Economic Analysis.

22. Kutipan diambil dari glosarium situs Web World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database.

23. Bahkan dengan analisis deret-waktu, diperlukan kehati-hatian dalam menggunakan basis data *World Urbanization Prospects*. Untuk beberapa negara, definisi resmi dari suatu daerah urban telah berubah seiring dengan waktu. Di Cina, misalnya, bagian urban pada tahun 1999 mungkin bernilai 24 persen, 31 persen, atau 73 persen, bergantung pada definisi resmi dari populasi urban yang digunakan (Satterthwaite 2007).

24. Glaeser, Kolko, dan Saiz (2001).

25. Statistik diambil dari suatu laporan Pricewaterhouse Cooper.

26. Perkiraan bagian konsumsi urban didasarkan pada survei rumah tangga yang tersedia dari berbagai tahun, dan perkiraan PDB per kapita adalah dalam dolar AS tahun 2000 untuk masing-masing tahun.

27. Maddison (2008).

28. Kim dan Margo (2004).

29. Ini yang disebut dengan efek pasar rumah untuk geografi ekonomi baru, seperti dibahas di Bab 4. Konsentrasi aktivitas ekonomi di daerah-daerah urban juga membawa efek-efek tambahan yang meningkatkan produktivitas, dibahas di Bab 4.

30. Tendensi urbanisasi untuk menghasilkan suatu divergensi dalam indikator-indikator kemakmuran yang dasar, yang cenderung menguntungkan daerah-daerah urban, membedakan negara-negara berkembang di era modern dari negara-negara industrialis pada abad ke-19 dan ke-20 awal, dibahas di bawah ini.

31. Berdasarkan data 2003 dari Maddison (2008).

32. European Commission (2001).

33. Miles (2007).

34. Sebagaimana diukur dalam nilai dolar internasional konstan tahun 1990 dengan menggunakan data dari Maddison (2008).

35. Suatu daerah didefinisikan sebagai daerah urban (rural) jika lebih dari 50 persen populasinya tinggal di daerah-daerah urban (rural). Suatu daerah

juga digolongkan sebagai daerah urban jika bagian dari populasi urbannya adalah antara 15 hingga 50 persen, dan daerah tersebut memiliki suatu pusat urban yang dihuni lebih dari 500.000 jiwa (1 juta jiwa untuk Jepang) yang mewakili lebih dari 25 persen populasi daerah tersebut.

36. Perlu berhati-hati dalam kasus ini. Peningkatan premi upah urban di AS selama periode ini mungkin tidak terlalu berpengaruh dalam menciptakan kehidupan yang lebih baik di kota-kota besar, dibandingkan efek-efek dari penurunan besar-besaran dari harga-harga relatif untuk komoditas agrikultur (Barro dan Sala-I-Martin 2004, hlm. 470).

37. Perkiraan-perkiraan untuk konsumsi urban dan bagian urban dari populasi didasarkan pada survei-survei rumah tangga negara pada tahun-tahun yang berlainan, bergantung pada ketersediaannya.

38. Sebagaimana diilustrasikan kemudian untuk Cina, bagaimanapun juga, hal ini tidaklah sama untuk semua negara berkembang. Meskipun terdapat hubungan negatif di seluruh provinsi di Cina antara bagian urban dan rasio pendapatan urban terhadap rural, hubungan ini telah bergeser naik sejak akhir 1990-an.

39. Akses air didefinisikan di sini sebagai akses apa pun ke “sumber air yang baik.” Sumber-sumber ini berbeda, bergantung pada konteks lokal, tetapi mencakup sumur, ledeng komunal, air pipa, dan truk-truk yang menjual air. Begitu pula, sanitasi mengacu pada sejumlah benda-benda yang layak diperhitungkan seperti kamar mandi dan tempat buang air.

40. Negara-negara yang diikutsertakan dalam sampel adalah Bangladesh, Benin, Bolivia, Burkina Faso, Kamerun, Chad, Kolombia, Republik Dominika, Mesir, Ghana, Guatemala, Haiti, India, Indonesia, Kazakhstan, Kenya, Malawi, Mali, Maroko, Mozambik, Namibia,

Nepal, Nikaragua, Nigeria, Peru, Filipina, Tanzania, Turki, Uganda, Vietnam, Zambia, dan Zimbabwe.

41. Gwatkin dkk. (2007).

42. Satterthwaite dkk. (2007).

43. *The Economist* (2007).

44. Satterthwaite dkk. (2007).

45. Satterthwaite dkk. (2007).

46. Data mengenai populasi Delhi berasal dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (2006).

47. Smith (1989).

48. Crafts (2008).

49. Williamson (1982).

50. *The Economist* (2007).

51. Satterthwaite dkk. (2007).

52. Angka ini, bersama dengan semua angka tentang bagian urban historis yang dikutip di bagian ini, didasarkan pada definisi suatu daerah urban sebagai suatu kota besar dengan lebih dari 5.000 penduduk dan diambil dari Bairoch dan Goertz (1986). Semua angka untuk bagian urban dan populasi untuk negara-negara berkembang yang kontemporer dalam bagian ini telah diambil, atau dihitung menggunakan data, dari PBB (2006). Sebagaimana disebutkan sebelumnya, penggunaan basis data ini untuk membandingkan *perubahan-perubahan* dalam bagian urban di berbagai negara tidaklah serumit penggunaan basis data ini untuk membandingkan *tingkat-tingkat* bagian urban di berbagai negara.

53. Sampel ini terdiri atas Belgia, Denmark, Finlandia, Prancis, Jerman, Yunani, Italia, Belanda, Norwegia, Portugal, Spanyol, Swedia, Swiss, dan Inggris. Komposisinya ditentukan oleh ketersediaan data historis dari Bairoch dan Goertz (1986).

54. Figur 1.15 mengilustrasikan sejumlah negara yang, menurut PBB (2006), mengalami perubahan positif dalam bagian urban antara tahun 1985 dan 2005. Sejumlah negara yang populasinya lebih besar dari 1 juta mengalami “urbanisasi negatif” pada masa ini (sebagai contoh, Armenia, Estonia, Georgia, Kyrgystan, Latvia, Moldova, Tajikistan, dan Uzbekistan). Meskipun definisi dari suatu daerah urban tidak berubah untuk negara-negara ini, pola penurunan bagian urbannya mungkin, dalam kasus-kasus ini, terkait dengan runtuhnya Uni Soviet. Dua negara lainnya (Republik Ceko dan Republik Slowakia) merupakan bagian dari bekas negara Cekoslowakia, dan runtuhnya negara ini, bersama dengan transisinya keluar dari sistem ekonomi terencana, mungkin juga telah memengaruhi bagian urbannya. Untuk enam negara yang tersisa (Irak, Mauritius, Papua Nugini, Sri Lanka, Uni Emirat Arab, dan Zambia), suatu angka memiliki definisi daerah urban yang tidak konvensional atau berubah-ubah. Sebagai contoh, definisi daerah urban untuk Papua Nugini adalah suatu pusat dengan 500 penduduk atau lebih, nilai yang sangat kecil dan tidak biasa, sementara populasi urban di Uni Emirat Arab diukur sebagai populasi dari sembilan kota besar.

55. Satterthwaite (2007).

56. PBB (2006).

57. Kesimpulan ini didasarkan pada perkiraan historis dari pertumbuhan populasi urban AS yang diperoleh dari penggabungan data historis mengenai bagian urban dari Bairoch dan Goertz (1986) dengan data historis mengenai ukuran populasi negara dari Maddison (2008).

58. Gwatkin dkk. (2007).

59. Gwatkin dkk. (2007).

60. Woods (2000).

61. Williams dan Galley.C. (1995).

62. Orwell (1937).

63. Crafts (2008).

64. Williamson (1990).

65. Stockel (2002).

66. Kim dan Margo (2004).

Bab 2

1. Armstrong dan Taylor (2000), lihat khususnya Bab 8.

2. Beaumier (1998).

3. Krugman (1991), hlm. 11–13.

4. Lihat, misalnya Barro dan Sala-I-Martin (2004).

5. OECD (2007), hlm. 14.

6. Blanchard dan Katz (1992).

7. OECD (2006), hlm. 13.

8. Situs Web France's National Statistics Office.

9. Länder National Accounts Working Group (2007).

10. Pola ini dikenali oleh para pakar pembangunan sebagai "kurva Kuznets," yang dinamai berdasarkan nama ekonom pemenang Nobel, Simon Kuznets. Meskipun kurva Kuznets menggambarkan suatu hubungan antara pembangunan ekonomi suatu negara dan ketidaksetaraan pendapatan interpersonalnya, hipotesis yang diungkapkan oleh Kuznets untuk menjelaskan hubungan ini bersesuaian dengan hipotesis yang mendasari hubungan antara ketidaksetaraan spasial dan pembangunan yang didokumentasikan di bab ini.

11. Poncet (2006).

12. Buys, Deichmann, dan Wheeler (2006).

13. Poncet (2005).

14. Poncet (2006).

15. Tobler (1970).

16. Angeriz, McCombie, dan Roberts (2008).

17. Lipsey dan Nakamura (2006).

18. Henderson, Kuncoro, dan Nasution (1996).

19. Deichmann dkk. (akan terbit).

20. Henderson, Shalizi, dan Venables (2001).

21. U.S. Bureau Census, berbagai tahun.

22. Aghion dan Williamson (1998), hlm. 144–151.

23. Taylor dan Williamson (2006).

24. Angeriz, McCombie, dan Roberts (2008).

25. Fingleton (2003).

26. Deichmann dkk. (2005).

27. Hering dan Poncet (2006).

28. Da Mata dkk. (2007).

29. Paillacar (2007).

30. Head dan Mayer (2006).

31. Collier (2007).

32. Perkiraan-perkiraannya didapat dari Geographically Based Economic Database karya Nordhaus, yang dikompilasi dari informasi yang dikumpulkan pada 1990.

33. Data deret-waktu mengenai konsentrasi spasial dibuat untuk 10 negara, bagaimanapun juga, dengan hanya dua pengamatan. Negara-negara dalam sampel ini adalah Kanada (1890–2006), Spanyol (1850–2000), Prancis (1801–1999), Belanda (1850–2006), Jepang (1900–2000), Amerika Serikat (1960–2000), Brasil (1960–2004), Chile (1975–2004), Thailand (1975–2004), Indonesia (1989–2005), dan Filipina (1980–2005). Kecuali Prancis, Spanyol, dan Belanda, di mana yang digunakan adalah populasi, massa ekonomis diukur berdasarkan PDB. Data berasal dari berbagai sumber. Namun, seperti dijelaskan di bawah ini, kombinasi berbagai sumber informasi ini tidak menimbulkan masalah yang signifikan karena ukuran konsentrasinya—rasio—kuat dalam menghadapi berbagai indikator.

34. Ukuran konsentrasinya diukur berdasarkan metode berikut. Pertama-tama, kami memperkirakan suatu bagian hipotesis dari PDB nasional berdasarkan asumsi bahwa PDB ini menunjukkan distribusi spasial yang seragam. Kedua, kami mengidentifikasi daerah dengan bagian tertinggi aktual dari PDB nasional. Ketiga, kami membagi bagian PDB aktual dari daerah yang memimpin ini dengan bagian hipotesisnya (yang terdistribusi secara spasial dan seragam) untuk mendapatkan ukuran konsentrasi spasial kami. Sebagai contoh, jika daerah yang memimpin ini memiliki bagian aktual 10 persen dan bagian hipotesis 2 persen, maka ukuran konsentrasinya adalah 5.

35. Ukuran konsentrasi dalam bagian ini hanya berfokus pada tingkat konsentrasi (kepadatan) dalam

daerah yang memimpin di setiap negara. Ini tidak memberikan informasi mengenai distribusi spasial dari kepadatan di daerah-daerah yang lainnya.

36. Angka-angka PDB per kapita diambil dari Maddison (2008).

37. Krugman (1991), hlm. 11–13.

38. Ingram dan Whitehead (2008).

39. Sumber informasinya adalah sekelompok data dari 120 survei rumah tangga di 75 negara, dengan beberapa di antaranya diamati dua tahun. Untuk setiap negara dan setiap tahun, kami mengestimasi konsumsi rumah tangga untuk masing-masing rumah tangga. Di beberapa negara, hanya pendapatan rumah tangga yang tersedia. Kemudian, kami mengagregasikan konsumsi rumah tangga ke dalam total konsumsi rumah tangga untuk setiap kawasan sensus dari negaranya. Ukuran konsentrasi untuk suatu negara diperkirakan dari bagian regional yang tertinggi dari total konsumsi rumah tangga. Lihat Gill dan Goh (2007) untuk rincian basis data dan metodologinya.

40. Sumber informasinya adalah *Geographically Based Economic Database* karya William Nordhaus dari Yale University. Ini adalah basis data populasi, produk bruto, dan luas tanah dari daerah-daerah subnasional untuk lebih dari 90 negara.

41. Dalam membuat perbandingan lintas negara, penggunaan sel kisi terstandardisasi membantu menghindari terjadinya kesalahan lintas tingkatan, di mana jumlah partisi dapat memengaruhi variansi dari nilai yang diukur. Seperti prosedur untuk mengestimasi koefisien Gini spasial, kami memeringkatkan sel-sel kisi terestrial dalam urutan menurun, berdasarkan kepadatan PDB-nya dan menggambarkan grafik luas daratan kumulatif pada sumbu horizontal dan produk bruto kumulatif pada sumbu vertikal. Kemudian, suatu fungsi polinom dicocokkan ke dalam datanya untuk memprediksikan bagian PDB di dalam 5 persen daerah terpadat di suatu negara.

42. Koefisien-koefisien Gini spasial memperhitungkan distribusi kepadatan di *seluruh* luas daerah suatu negara. Koefisien ini sama dengan nol jika kepadatan ekonomi terdistribusi secara merata dalam ruang, dan akan bernilai satu jika semua produksi terjadi di dalam satu sel kisi terestrial saja. Koefisien-koefisien Gini spasial dari kepadatan PDB dihitung dalam tiga langkah. Pertama, sel-sel kisi diperingkatkan dalam urutan

menurun berdasarkan kepadatan massa ekonomi (PDB per kilometer persegi). Kedua, bagian kumulatif dari luas daerah diturunkan, dan suatu deret yang bersesuaian dari bagian kumulatif dari PDB, berdasarkan sel kisi. Ketiga, dua ukuran ini kemudian digambarkan pada grafik satu terhadap yang lainnya untuk menghasilkan suatu kurva Lorenz, dan koefisien spasial Gini dihitung sebagai rasio luas daerah di antara garis distribusi seragam dan kurva Lorenz terhadap luas daerah di bawah garis distribusi seragam.

43. Krugman (1993).

44. Didasarkan pada dolar internasional Geary-Khamis konstan tahun 1990 dalam Maddison (2008).

45. Koefisien variasi meningkat dari 0,107 menjadi 0,148 (Crafts 2005).

46. Perbandingan didasarkan pada angka-angka PDB per kapita dari Maddison (2008).

47. Roberts (2004).

48. Barro dan Sala-I-Martin (1992).

49. Green (1969).

50. Kami mendefinisikan ukuran kemakmuran sebagai produk sel bruto per kapita, dan disparitas spasial sebagai rasio dari produk sel bruto per kapita yang tertinggi terhadap yang terendah. Ukuran-ukuran ketidaksetaraan spasial yang lainnya—seperti selisih antara persentil ke-90 dan persentil ke-10, dan selisih antara rerata untuk 10 sel kisi tertinggi dan rerata untuk 10 sel kisi terendah—dan koefisien-koefisien variasi menunjukkan pola-pola karakteristik yang serupa.

51. Untuk masing-masing negara dan tahun, kami mengestimasi menggunakan regresi jenis Mincerian dengan konsumsi rumah tangga per kapita sebagai variabel dependen, sejumlah rekaan lokasi untuk variabel independennya, dan karakteristik-karakteristik rumah tangga standar yang dapat diamati (seperti ukuran rumah tangga, pendidikan kepala keluarga, jenis kelamin, usia, dan status pernikahan) sebagai variabel-variabel kontrolnya. Variabel-variabel lokasinya adalah kawasan-kawasan sensus yang besar. Selisih antara koefisien maksimal dan minimal pada variabel *dummy* lokasi adalah ukuran disparitas kami dalam konsumsi antara daerah-daerah yang maju dan yang tertinggal, yang sepenuhnya disebabkan oleh lokasi.

52. Kami mengestimasi hubungan antara disparitas spasial dan PDB per kapita dengan cara mengumpulkan estimasi-estimasi disparitas dari setiap survei rumah tangga

dalam sebuah analisis regresi yang juga dikendalikan terhadap jumlah kawasan sensus di dalam setiap negara dan luas daerah masing-masing negara. Hubungan terbalik antara disparitas spasial dalam konsumsi dan tingkat pembangunan ditemukan sangat kuat terhadap berbagai spesifikasi model (terhadap penggunaan berbagai kelompok variabel kontrol yang berbeda-beda).

53. Perkiraan-perkiraan ini adalah dalam dolar AS tahun 2000 untuk tahun-tahun survei rumah tangga yang diadakan di tahun 2000-an.

54. Yemtsov (2005).

55. Kanbur dan Zhang (2005); Milanovic (2005).

56. Demurger dkk. (2002).

57. Bank Dunia (2007).

58. Georgia merupakan satu-satunya negara di kawasan ini yang tidak mengalami penurunan angka kemiskinan mutlak selama periode ini. Douthat, Poe, dan Cutler (2006), hlm. 52, dan Bank Dunia (2005).

59. Ferreira (2000).

60. Angka-angka PDB per kapita diambil dari Maddison (2008).

61. Naudé dan Krugell (2006).

62. Cardenas dan Ponton (1995).

63. Hill, Resosudarmo, dan Vidyattama (2007).

64. Nitinant (2008).

65. Dang (2008).

66. Berdasarkan UNDP (1997) dan UNDP (2005).

67. Garcia-Verdu (2005) dan Fuentes dan Montes (2004).

68. Egypt Ministry of Planning dan UNDP (2004).

69. Government of India Planning Commission (2002).

70. Sri Lanka National Council for Economic Development dan UNDP (2005).

71. Pemerintah Sri Lanka (2008).

72. Kenya Ministry of Planning dan National Development dan UNDP (2005).

73. Smith (1979), hlm. 122.

74. Venables (2006).

75. Chang (2005).

76. Hanson (1998).

77. Demurger dkk. (2002).

78. He (2008).

79. Venables (2006).

80. Crafts (2005), Tabel 4, hlm. 59.

81. Perhitungannya adalah untuk tahun 2005 berdasarkan data dari China Statistical

Yearbook (2006), <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2006/indexeh.htm>.

82. Angka-angka PDB per kapita untuk Shanghai dan Guizho telah dihitung untuk tahun 2005 dengan cara mengalikan perkiraan-perkiraan untuk kinerja provinsi relatif dengan perkiraan Maddison untuk PDB per kapita nasional. Angka-angkanya adalah dalam dolar internasional tahun 1990. Perbandingan dengan Inggris juga didasarkan pada data Maddison dari Maddison (2008).

Bab 3

1. Angka-angka ini didasarkan pada Maddison (2006). Antara 1820 dan 1998, PDB meningkat dari \$694,4 miliar menjadi \$33.725,9 miliar dalam dolar internasional 1990. Populasi pada masa itu bertumbuh dari 1,04 miliar menjadi 5,3 miliar, peningkatan lima kali lipat pada laju sekitar 1 persen per tahun.

2. Estimasi-estimasi ini didasarkan pada basis data proyek G-Econ yang dibuat di Yale University (lihat Nordhaus 2006). Basis data ini memberikan estimasi-estimasi pada tahun 1990 untuk PDB, populasi, dan luas daerah dari sel-sel kisi reguler yang besarnya sekitar 100 km dikalikan 100 km di khatulistiwa. Angka-angka ini kemungkinan besar terlalu kecil dalam menggambarkan konsentrasi yang sesungguhnya.

3. Ohmae dan Kevich 1990.

4. Angka-angka ini meliputi batas-batas darat antara negara-negara bangsa saja. Jadi, batas-batas antara koloni-koloni di abad ke-19 atau awal abad ke-20 tidak diperhitungkan.

5. Blake (2005).

6. Ukuran ini merangkum empat indikator yang merepresentasikan larangan-larangan terhadap arus barang, modal, manusia, dan gagasan: (1) tarif rata-rata (data Bank Dunia), (2) keterbukaan terhadap modal (Chinn dan Ito 2006), (3) proporsi negara-negara yang membutuhkan visa untuk masuk (Neumayer 2006), dan (4) indeks kebebasan pers yang mencakup informasi seperti penyaringan Internet (Reporters without Borders 2007). Ukuran-ukuran ini dibahas lebih terinci pada bagian selanjutnya di bab ini. Semua indikatornya dinormalisasi dan diskalakan ulang dari perbatasan yang lebih terbuka ke

yang lebih tertutup, dan dijumlahkan. Suatu indeks yang didasarkan pada ukuran peringkat memberikan hasil-hasil yang serupa. Data umumnya mengacu pada tahun 2005 atau 2006, tetapi dalam beberapa kasus, pada tahun 2004. Untuk beberapa negara yang hanya memiliki tiga dari empat indikator yang ada, nilai-nilai yang kosong tersebut digantikan dengan rerata keseluruhan. Negara-negara besar yang terpengaruh antara lain: Afghanistan, Kuba, Republik Demokratik Kongo, Serbia dan Montenegro, Tajikistan, dan Yemen. Indeks ini mencakup banyak tetapi tidak semua rintangan dan penyekatan. Sebagai contoh, hukum dan regulasi yang tidak kompatibel dapat memengaruhi kesejahteraan suatu negara.

7. Terdapat beberapa indeks globalisasi yang mencakup aspek-aspek hambatan internasional yang serupa. Salah satunya adalah Indeks Globalisasi KOF (globalization.kof.ethz.ch). Akan tetapi, indeks-indeks ini biasanya mencampurkan regulasi negara seperti tingkat tarif dengan variabel-variabel hasil seperti bagian ekspor dalam PDB. Untuk analisis ilustratif dalam bab ini, kami mengkhususkan diri berfokus pada bagaimana negara-negara itu sendiri mengelola interaksi ekonomi mereka.

8. Lihat McCallum (1995) dan Helliwell (2002).

9. Anderson dan van Wincoop (2003), Anderson dan van Wincoop (2004).

10. Bhagwati dan Srinivasan (2002), Alcalá dan Ciccone (2004).

11. Rodríguez dan Rodrik (2000), Slaughter (2001).

12. Bank Dunia (2007b).

13. Kee, Nicita, dan Olarreaga (2006) mengembangkan ukuran-ukuran dari larangan perdagangan yang mencakup beberapa aspek ini. Tersedia untuk suatu kelompok yang lebih kecil dari negara-negara daripada indeks tarif rata-rata, kumpulan ini menunjukkan suatu korelasi yang tinggi dengan indeks tarif rata-rata.

14. Lihat Chinn dan Ito (2006). Indeks Chinn-Ito atas keterbukaan modal diambil dari Annual Report on Exchange Arrangements dan Exchange Restrictions (AREAER) dari IMF. Inilah komponen prinsipil pertama dari empat variabel biner yang dilaporkan: keberadaan banyak nilai tukar, larangan-larangan untuk rekening/giro, transaksi rekening modal, dan keharusan untuk menyerahkan laporan-laporan ekspor. Lihat Chinn dan Ito (2006). Nilai-nilai awal indeks ini diskalakan ulang

menjadi di antara 0 (larangan-larangan paling sedikit dari semua negara) hingga 100 (larangan-larangannya paling banyak). Rata-rata regionalnya tidak diberi pembobotan.

15. McKenzie (2001), Kose, Prasad, Rogoff, dan Wei (2006), Chinn dan Ito (2006), Henry (2007).

16. Quinn dan Toyoda (2006).

17. Bekaerta, Harvey, dan Lundblad (2005).

18. Kose, Prasad, Rogoff, dan Wei (2006).

19. Pritchett (2006).

20. Menguantifikasikan manfaat-manfaat ini cukup sulit. Namun suatu penelitian baru-baru ini mengestimasi bahwa peningkatan sebesar 3 persen dalam angkatan kerja di negara-negara industri dapat memberikan tambahan senilai \$356 miliar (Bank Dunia 2005).

21. Pritchett (2006).

22. Neumayer (2006).

23. McKenzie (2005).

24. Linden, Kraemer, dan Dedrick (2007). Contoh lain dari pentingnya aktivitas padat pengetahuan diberikan oleh Oppenheimer (2008): Dari setiap gelas kopi yang tumbuh di Amerika Latin yang dibeli oleh konsumen di AS, hanya 3 persen dari harganya yang kembali kepada para petani kopi di kawasan tersebut. Sisanya digunakan untuk membiayai rekayasa genetika, pemrosesan, pemberian merek, pemasaran, dan aktivitas-aktivitas lainnya yang padat pengetahuan. Ini kebanyakan berlangsung di luar kawasan asalnya.

25. Criscuolo, Haskel, dan Slaughter (2004).

26. Brunetta dan Weder (2003), Keefer dan Khemani (2005).

27. Data tersedia *online* di www.rsf.org.

28. Gallup, Sachs, dan Mellinger (1999).

29. Lihat Collier (2007).

30. Alesina dan Spolaore (2003), hlm. 81.

31. Winters dan Martin (2004).

32. Bertram (2004), Bank Dunia (2006).

33. Alesina, Devleeschauwer, Easterly, Kurlat, dan Wacziarg (2003).

34. Collier (2007).

35. Spolaore dan Wacziarg (2005).

36. Simmons 2006

37. Blake (2005).

38. Collier (2003), Collier (2007). Miguel, Satyanath, dan Sergenti (2004) menunjukkan bahwa dampaknya juga

dapat berlangsung ke arah yang sebaliknya. Didasarkan pada data untuk negara-negara Afrika sejak 1981–1999 dan menggunakan data curah hujan untuk mengoreksi endogenitas potensialnya, mereka memperkirakan bahwa guncangan pertumbuhan negatif sebesar 5 persen meningkatkan kemungkinan terjadinya konflik sebesar setengah dalam tahun berikutnya.

39. Lihat catatan kaki 2 untuk sumber datanya. Data berdasarkan sel kisi ini mungkin masih kurang mencerminkan konsentrasi, karena estimasinya didasarkan pada data untuk 1990 dan daerah-daerah berkonsentrasi tinggi kemungkinan besar telah tumbuh jauh lebih pesat daripada daerah-daerah berkonsentrasi rendah.

40. Maddison (2006).

41. Bairoch (1982).

42. Tilly (1990).

43. Maddison (2006).

44. Lihat Kotak 0.3 untuk definisi-definisi dari berbagai kawasan Laporan Pembangunan Dunia.

45. Disdier dan Head (2006).

46. Leamer (2007) menggarisbawahi hal ini.

47. Bourguignon dan Morrisson (2002b); Bank Dunia 2007a.

48. Morrisson dan Murtin (2005).

49. Maddison (2006).

50. Bourguignon dan Morrisson (2002a).

51. Collier (2007).

52. Cutler, Deaton, dan Lleras-Muney (2006) membahas berbagai pendorong turunnya angka kematian yang mengakibatkan kenaikan-kenaikan dalam usia harapan hidup ini.

53. Morrisson dan Murtin (2005).

54. Angka-angka ketidaksetaraan ini mungkin kurang mencerminkan disparitas yang sesungguhnya dalam hal hasil-hasil modal manusia. Lama bersekolah hanya berkaitan dengan pendidikan dasar dan menengah, dan oleh karena itu memiliki suatu nilai maksimum yang inheren. Kebanyakan negara maju pada dasarnya telah mencapai suatu nilai maksimum yang alamiah beberapa waktu lalu, tetapi mereka telah membuat kemajuan lebih lanjut dalam hal kualitas pendidikan dan dalam mengembangkan pendidikan tingkat lanjut. Negara-negara maju telah banyak mengejar dalam hal pendidikan dasar dan menengah, tetapi tidak demikian dalam dimensi-dimensi modal manusia yang lainnya.

55. Cohen dan Soto (2007).

56. Angka-angka ini mungkin lebih-lebihkan peningkatan-peningkatannya, karena tidak ada data yang tersedia untuk beberapa negara yang kemungkinan besar merupakan yang terburuk.

57. Baumol (1986), De Long (1988), Barro dan Sala-I-Martin (1992), Quah (1996).

58. Maddison (2006). Data sebelum 1990 untuk Eropa Timur sedikit kurang dapat diandalkan.

59. Lederman, Maloney, dan Servén (2005).

60. Pallage dan Robe (2003).

61. Nordhaus (2006).

62. Snow, Craig, Deichmann, dan Marsh (1999).

63. Caselli (2005).

64. Easterly dan Levine (2001).

65. Baldwin, Martin, dan Ottaviano (2001).

66. Puga dan Venables (1999), Shatz dan Venables (2005).

67. Levinson (2006).

68. Economic Intelligence Unit (2007).

69. Wolf (2004). Akan tetapi, yang lainnya, seperti Bordo, Eichengreen, dan Irwin (1999), menganggap bahwa perdagangan dan pasar-pasar modal sekarang ini semakin terintegrasi.

70. Leamer (2007).

71. Menurut data UN Comtrade untuk tahun 2004 dan menggunakan angka-angka yang dilaporkan oleh Cina—misalnya, Jepang memiliki surplus perdagangan dari manufaktur senilai 21 miliar juta dolar AS dengan Cina, Korea Selatan 34 miliar dolar AS, Thailand 6 miliar dolar AS, Filipina 5 miliar dolar AS, dan Indonesia 1 miliar dolar AS.

72. *New York Times*, 22 Februari 1999.

Geografi yang Bergerak (GYB) 2

1. Baldwin dan Wyplosz (2004), Crafts dan Toniolo (1996).

2. Baldwin (akan terbit).

3. Baldwin (1995).

Bab 4

1. Smith (1979), hlm. 21.

2. Lihat Glaeser, Kolko, dan Saiz (2001); Sinai dan Waldfoegel (2004).

3. Pembahasan mengenai ekonomi aglomerasi telah dilakukan sejak Smith mempelajari spesialisasi dan pembagian tenaga kerja (Smith 1979); Marshall

mempelajari pelimpahan informasi, proses pencarian dan pencocokan, dan pembagian input (Marshall 1890); dan yang lebih mutakhir, keterkaitan pasokan antarindustri (Chinitz 1961); belajar sambil melakukan (Arrow 1962); dan fertilisasi silang dari gagasan dan inovasi (Jacobs 1969).

4. McCann (2001), hlm. 56.

5. Lihat, misalnya Holmes dan Stevens (2002) serta Vernon (1960).

6. Head dkk. (1994) serta Smith dan Florida (1994) menemukan preferensi yang kuat dari para perakitan mobil Jepang untuk menentukan lokasi yang berdekatan satu sama lain guna memanfaatkan keterkaitan hulu dan hilir yang ada. Hammond dan Von Hagen (1994), menelaah penyerapan tenaga kerja di empat kota di AS dan tiga industri dua-digit, mendapati bahwa pembagian tenaga kerja cenderung lebih kuat di pasar-pasar yang berkembang, sementara pembagian aset lebih penting di pasar-pasar yang lebih dewasa. Holmes (1999) menawarkan bukti yang paling langsung sekaligus menarik bahwa pembagian input adalah sumber dari ekonomi aglomerasi: industri celana terkonsentrasi di North

Carolina dengan tingkat penyerapan tenaga kerja nasional 62 persen, dan membeli intensitas input sebesar 53 persen, dibandingkan dengan 40 persen secara nasional. Pola ini ditemukan juga untuk industri-industri terkonsentrasi lainnya. Holmes (1999) menelaah industri tekstil, dan mendapati bukti yang mendukung pembagian input. Khususnya, ia menemukan hubungan positif antara besarnya industri tekstil di suatu lokasi dan keberadaan pemasok input terspesialisasi skala lokal untuk industri tersebut.

7. Costa dan Kahn (2000).

8. Lihat Vives (1996), Bikhchandani, Hirshleifer, dan Welch (1998), dan Sobel (2000) untuk survei literatur mengenai pembelajaran sosial.

9. Marshall (1890) menekankan bagaimana kota-kota cenderung menyukai difusi gagasan dan inovasi, sementara Jacobs (1969) menekankan bagaimana lingkungan yang ditawarkan oleh kota-kota meningkatkan prospek pemunculan gagasan-gagasan baru. Lucas Jr. (1988) juga menunjukkan bahwa pembelajaran mencakup tidak hanya teknologi mutakhir, tetapi juga pengetahuan sederhana yang sifatnya bertambah setahap demi setahap (tahu bagaimana, tahu siapa, dan lain-lain.) melalui komunikasi

baik yang disengaja maupun tidak, dan kota-kota adalah tempat terbaik untuk transmisi pengetahuan.

10. Marshall (1890), *Principles of Economics*, Buku IV.

11. Jaffe, Trajtenberg, dan Henderson (1993). Jaffe (1986) mendapati bukti dari pelimpahan penelitian dan pengembangan (litbang) lokal di antara 432 perusahaan AS, di mana jumlah paten per dolar yang dibelanjakan oleh bagian litbang lebih tinggi untuk perusahaan-perusahaan di daerah yang belanja litbangnya di atas rata-rata.

12. Rauch (1993) menunjukkan bahwa upah-upah lebih tinggi di mana tingkat pendidikan rata-rata juga tinggi, karena para pekerja akan lebih produktif dan para pemberi kerja akan lebih rela membayar upah yang tinggi dalam rangka bersaing mendapatkan para pekerja tersebut. Moretti (2000) mendapati suatu efek positif dari para lulusan sekolah tinggi terhadap upah di suatu kota. Charlot dan Duranton (2003) menggunakan data survei untuk menunjukkan bahwa komunikasi di tempat kerja menjadi lebih ekstensif di daerah urban, dan bahwa komunikasi ini mendorong naiknya upah.

13. Lihat, misalnya Shefer (1973); Mera (1973); Segal (1976); Kawashima (1975); Sveikauskas (1975); Moomaw (1981) dan Moomaw (1983); Bartlesman, Caballero, dan Lyons (1994); dan Tabuchi (1986).

14. Henderson, Shalizi, dan Venables (2001).

15. Angeriz, McCombie, dan Roberts (2008).

16. Dinamakan dari tiga orang ekonom: Alfred Marshall, Kenneth Arrow, dan Paul Romer (Glaeser dkk. 1992).

17. Hanson (1996).

18. Lihat www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/

Women-s-Full-Length-Knee.html.

19. Donsky (1990).

20. U.S. Bureau of Census ([**tahun**]).

21. Jacobs (1969).

22. Lihat, misalnya, Henderson (1986); Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995); Nakamura (1985); Hammond dan Von Hagen (1994); Sveikauskas (1988); Greytak dan Blackley (1985); Glaeser dkk. (1992); serta Bernstein dan Nadiri (1988).

23. Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995), didasarkan pada delapan industri manufaktur di 224 daerah metropolitan di AS antara 1970 dan 1987. Combes (2000) melaporkan hasil-hasil yang serupa untuk Prancis.

24. Roberts dan Setterfield (2007).
25. Carlton (1983); Wheeler dan Mody (1992); Carlino (1979); dan Hay (1979) mendapati bahwa konsentrasi aktivitas industri lebih disukai untuk memengaruhi keputusan-keputusan investasi dan pemilihan lokasi dari perusahaan-perusahaan AS.
26. Bank Dunia (2006).
27. Holmes dan Stevens (2002) mempelajari hubungan antara ukuran perusahaan dan ukuran kota di seluruh industri daerah di AS, dan menginterpretasikan temuan mereka sebagai bukti meningkatnya produktivitas yang dikaitkan dengan konsentrasi, yang membuat pabrik-pabrik lebih mudah untuk bertumbuh besar.
28. Holmes (1999) dan Henderson (2005).
29. Davis dan Weinstein (1999), setelah mempelajari produksi di seluruh daerah di Jepang, mendapati bahwa produksi di suatu industri dikonsentrasikan di mana permintaan untuk barang hasil industri tersebut relatif tinggi. Wheat (1986) dan Glaeser dkk. (1992) mendapati bukti bahwa penyerapan tenaga kerja manufaktur tumbuh lebih pesat di daerah-daerah subnasional dengan pertumbuhan populasi yang lebih cepat. Justman (1994) mendapati pergerakan bersamaan yang positif dan kuat dari permintaan dan penawaran lokal untuk industri-industri manufaktur di kota-kota di AS.
30. Sebagaimana pengamatan Glaeser dkk. (1992): “terobosan-terobosan intelektual pasti lebih mudah menyeberangi ruangan-ruangan dan jalan-jalan, daripada lautan dan benua” (hlm. 1127).
31. Feldman dan Audretsch (1999).
32. Mengenai hal ini, lihat Feldman dan Audretsch (1999), hlm. 409–29.
33. Mengenai hal ini, lihat Venables (2006), hlm. 61–85.
34. Burchfield, Overman, Puga, dan Turner (2003).
35. Pratten (1988).
36. Junius (1997).
37. Dari 27 koefisien skala yang diestimasi, 23 menunjukkan tingkat pengembalian yang meningkat karena skala, kebanyakan di atas 4 persen, dan kuat terhadap berbagai spesifikasi fungsi produksi (Griliches dan Ringstad 1971, dan Ringstad 1978).
38. Baldwin dan Gorecki (1986).
39. Owen (1983) untuk Eropa, dan Scherer (1980) dan Hall (1988, 1990) untuk AS.
40. Tingkat pengembalian skala untuk tingkat industri yang berkisar 1,30 diperoleh untuk banyak industri manufaktur AS (lihat Paul dan Siegel 1999), dan data di tingkat pabrik di Cile untuk delapan industri menunjukkan suatu elastisitas skala yang dapat diperbandingkan, sebesar 1,20 hingga 1,44 (Levinsohn dan Petrin 1999).
41. Antweiler dan Trebler (2002) untuk 71 negara selama periode 1972–1992.
42. Estimasi elastisitas skala rata-rata sebesar 1,051 berada dalam batas-batas estimasi di AS (Basu 1995, Basu dan Fernald 1997) dan di Canada (Fuss dan Gupta 1981).
43. Lihat Roeger (1995) untuk AS, dan Oliveira Martins dkk. (1996) untuk Organization for Economic Co-operation and Development.
44. Junius (1997).
45. Roeger (1995).
46. Kalish dan Gilbert (1973) mendokumentasikan naiknya tingkat pengembalian untuk jasa perbankan; Hughes dan Mester (1998) mendeteksi bahwa, seiring skala meningkat, bank-bank menghemat sumber daya untuk mengelola risiko, memelihara modal, dan menciptakan kesan institusional yang kuat. Calem (1994) dan Hughes dkk. (1999) menunjukkan bahwa ekspansi geografis dari cabang-cabang bank menghasilkan keuntungan efisiensi skala dari volatilitas tabungan yang lebih rendah, ekspektasi tingkat pengembalian yang lebih tinggi, dan risiko yang lebih terdiversifikasi. Juga terdapat bukti dari naiknya tingkat pengembalian dari skala dalam aktivitas-aktivitas pemrosesan data (misalnya, Hancock, Humphrey, dan Wilcox 1999 untuk sistem pembayaran; Malkammaki 1999 serta Makammaki dan Hasan 2001 untuk operasi perdagangan).
47. Bossone dan Lee (2004), menggunakan sampel 875 bank komersial yang diambil dari basis data FitchLBCA's Bank Scope.
48. Instituto de Pesquisa Economica Aplicada (ipeadata.gov.br).
49. Data dari Bank Dunia (2007).
50. Devereux dkk. (2004) untuk Inggris; Ellison dan Glaeser (1997) untuk AS; dan Maurel dan Sedillot (1999) untuk Prancis.
51. Rosenthal dan Strange (2007).
52. Duranton dan Overman (2002).
53. Henderson, Shalizi, dan Venables (2001).
54. Henderson (1999).

55. Kim (1995).

56. Henderson, Lee, dan Lee (2001).

57. Audretsch dan Feldman (1996).

58. Krugman (1991) mencatat bahwa “contoh-contoh yang paling spektakuler dari lokalisasi dalam dunia di masa sekarang adalah, pada kenyataannya, didasarkan pada jasa alih-alih manufaktur . . . dan teknologi . . . akan semakin mendorong lokalisasi jasa lebih jauh lagi” (hlm. 66).

59. Martin (2005).

60. Feldman (1994) mendokumentasikan bahwa, di AS, jasa, seperti aktivitas inovatif atau padat pengetahuan, jauh lebih padat daripada manufaktur. Audretsch dan Feldman (1996), menggunakan suatu jumlah pengenalan produk baru oleh *Small Business Administration* di tahun 1982, mendapati bahwa industri-industri yang berorientasi pengetahuan memiliki aktivitas inovasi yang lebih terkonsentrasi secara spasial. Dekle dan Eaton (1999) memberikan bukti bahwa ekonomi-ekonomi eksternal dari pengklusteran bahkan lebih kuat untuk usaha jasa alih-alih untuk aktivitas-aktivitas manufaktur. Feldman dan Audretsch (1999) mendapati bahwa sektor-sektor di mana riset dan pengembangan, riset universitas, dan tenaga kerja ahli merupakan input-input penting yang cenderung lebih terkonsentrasi secara spasial.

61. Kolko (2007).

62. Fafchamps dan Desmet (2000).

63. Martin (2005).

64. Di tahun 2004, penyerapan tenaga kerja yang bukan berasal dari pertanian pindah ke transportasi dan perdagangan (22 persen) serta kehutanan, utilitas, dan konstruksi (7 persen) (Kolko 2007).

65. Kolko (1998).

66. Desmet dan Fafchamps (2006).

67. Pada ekor sebelah atas dari distribusi, bagaimanapun juga, yang sebaliknya yang berlaku, dengan kota-kota besar melepaskan pekerjaan-pekerjaan yang ada di sana ke daerah-daerah urban yang besarnya menengah (Carlino dan Chatterjee 2001; Desmet dan Fafchamps 2003).

68. Tentu saja, terdapat beberapa pengecualian, yang paling tampak adalah dalam karya Young (1928) dan Kaldor (lihat, misalnya Kaldor 1972). Para ekonom ini gagal, bagaimanapun juga, untuk memberikan solusi teknis yang terkait dengan pemodelan tingkat pengembalian yang meningkat karena skala.

69. Krugman (1991b).

70. Warsh (2006) memberikan suatu kisah yang menarik sekaligus akurat mengenai kemajuan intelektual dalam menangani tingkat pengembalian yang meningkat karena faktor skala. Kemajuan-kemajuan ini didasarkan pada fitur-fitur khusus dari gagasan-gagasan yang secara elegan dibahas dalam Romer (1989, 1994). Suatu gagasan, sekali dikembangkan, akan dapat digunakan tanpa biaya sama sekali oleh yang lain sebagai titik mula untuk gagasan-gagasan baru, membuatnya “bukan rival,” seperti tenaga kerja, modal, tanah, dan input produksi lainnya. Meskipun gagasan-gagasan sifatnya bukan rival, akan tetapi, gagasan pada umumnya tidaklah gratis dan juga tak terkecualikan. Menghasilkan gagasan-gagasan yang berguna biasanya membutuhkan upaya besar, dan melalui kerahasiaan atau penegakan hak kekayaan intelektual orang-orang dapat dilarang untuk menggunakan gagasan-gagasan untuk memperbaiki produk-produk atau proses-proses produksi, bahkan meskipun sifatnya sementara. Hasilnya adalah pengetahuan yang memberikan suatu kekuasaan monopoli pada pencipta pengetahuan itu. Dengan menambahkan pengetahuan secara eksplisit pada perumusan-perumusan pertumbuhan ekonomi, para ekonom mampu mengenali sentralitas gagasan dan pentingnya pengembalian yang meningkat, tetapi mereka juga harus menyadari tumbuh kembangnya kompetisi yang tidak sempurna.

71. Dixit, Avinash, dan Joseph Stiglitz (1972).

72. Mills (1967), Dixit (1973), dan Henderson (1974).

73. Black dan Henderson (1998); Calem dan Carlino (1991); Combes (2000); Desmet dan Fafchamps (2006); Duranton dan Puga (2001); Duranton dan Puga (2003); Feldman dan Audretsch (1999); Fujita dan Ishii (1998); dan Glaeser, Kallal, Scheinkman, dan Schleifer (1992).

74. Glaeser dan Mare (2001); Henderson (1986); Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995); Henderson (1997b); Henderson (1997a); Henderson (2003a); Moomaw (1981); Moomaw (1983);

Kolko (1999); Nakamura (1985); Rosenthal dan Strange (2001); Rosenthal dan Strange (2003); Sveikaukas (1976); dan Sveikaukas (1988).

75. Black dan Henderson (1998); Dumais, Ellison, dan Glaeser (1997); Eaton dan Eckstein (1997); Henderson (1997a); Henderson (1999); dan Kim (1995).

76. Ini telah disadari dalam bidang geografi sejak masa Christaller (1933) dan Lösch (1940).

77. Duranton dan Puga (2000).
78. Henderson (1986), didasarkan pada data lintas bagian untuk AS dan Brasil.
79. Henderson (1997).
80. Glaeser dkk. (1995), Fafchamps dan Desmet (2000).
81. Henderson (2005) dan Henderson, Kuncoro, dan Nasution (1996).
82. Glaeser dan Kahn (2001).
83. Henderson (1997) untuk AS, Fujita dan Ishii (1994) untuk Jepang, dan Kolko (1999) serta Henderson, Lee, dan Lee (2001) untuk Korea Selatan.
84. Glaeser dkk. (1992) serta Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995).
85. Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995). Henderson (1997) mendapati dampak-dampak terbesar pada produktivitas dari penyerapan tenaga kerja industri-sendiri tertinggal dua hingga lima tahun, karena perlu waktu untuk belajar dari tetangga-tetangga. Jaffe, Trajtenberg, dan Henderson (1993) setuju dengan lambatnya difusi dalam ruang dari lokasi dan informasi spesifik-industri ini.
86. Keberagaman diukur menggunakan kebalikan dari Indeks Herfindal dari bagian penyerapan tenaga kerja lokal pada berbagai sektor.
87. Feldman dan Audretsch (1999).
88. Fujita dan Ishii (1998) serta Duranton dan Puga (2001).
89. Chandler (1977) dan Kim (1999).
90. Jones (1997) dan Yates (1989, 1991).
91. Kolko (1998) dan Kolko (1999).
92. Toffler (1980), Naisbitt (1995), Negroponte (1995), dan Knoke (1996).
93. Feldman dan Audretsch (1999) dan Venables (2006).
94. Kolko (2000).
95. Black dan Henderson (2003) menunjukkan bahwa kota-kota yang secara drastis tumbuh (populasi Phoenix naik menjadi 10 kali lipat selama tahun 1950–1990) atau menyusut (populasi Detroit berkurang menjadi setengahnya selama periode yang sama) merupakan pengecualian, karena ukuran relatif dari kota-kota di AS telah stabil selama satu abad belakangan. Eaton dan Eckstein (1997) serta Dobkins dan Ioannides (2001) juga mendapati suatu pola stabilitas keseluruhan di Prancis, Jepang, dan AS. Mereka mengamati bahwa populasi relatif dari 40 daerah urban tertinggi di Prancis (1876–1990) dan Jepang (1925–85) secara hakiki tidak berubah banyak.
96. Henderson (1997). Kim (1995) menunjukkan suatu korelasi yang tinggi (0,64) dari lokalisasi regional untuk industri dua digit di AS antara 1860 dan 1987 pada tingkat negara bagian. Dumais, Ellison, dan Glaeser (1997) juga mendapati bahwa, untuk kebanyakan industri, pola-pola aglomerasinya ternyata stabil selama 1972–92. Henderson (1999) menjumpai pola-pola spesialisasi yang stabil selama 30 tahun dalam penelitian atas sembilan industri tiga-digit.
97. Lihat, Dunne, Roberts, dan Samuelson (1989b); Dunne, Roberts, dan Samuelson (1989a); Davis dan Haltiwanger (1991); serta Herzog dan Schlottmann (1991).
98. Brezis dan Krugman (1997).
99. Henderson, Kuncoro, dan Turner (1995).
100. Van der Linde (2003).
101. Kolko (1998).
102. PBB (2006), *Fact Sheet 9*.
103. Gribbin (2000), hlm. 30–31.
104. Kutipan dari pejabat tinggi di PBB, Lars Reutersward, direktur Human Settlements Program PBB di Nairobi.
105. Mengutip Lars Reutersward dalam Ward (2006).
106. United Nations (2004).
107. Gill dan Kharas (2007).
108. Au dan Henderson (2006).
109. Rosenthal dan Strange (2004) dikutip dari Hoover dan Vernon (1959) serta Vernon (1960).
110. Shaffer dan Santos (2004).
111. McCrae (2006).
112. Bank Dunia (2002).

Bab 5

1. Bureau of Transport Statistics (2003).
2. Sementara tingkat pengembalian terhadap modal berbeda-beda berdasarkan tempatnya (antara daerah urban dan daerah rural, kawasan maju dan kawasan tertinggal, serta negara kaya dan negara miskin, tingkat pengembalian marginal yang lebih rendah dalam suatu lokasi dapat dijelaskan oleh faktor-faktor komplementer yang tidak memadai (Caselli dan Feyrer 2006).
3. Dalam tahun 2000, Cina hanya mengirimkan 458.000 migran ke luar, sementara 120 juta orang

bermigrasi secara internal. Dalam paruh kedua tahun 1990-an, kurang dari 300.000 orang bermigrasi dari Vietnam, sementara 4,3 juta orang bermigrasi secara internal. Lihat Anh, Tacoli, dan Thanh (2003) dalam Deshingkar dan Grimm (2004).

4. Migrasi dari daerah rural ke kota-kota hanya menyumbang sekitar sepertiga dari pertumbuhan daerah-daerah urban di seluruh dunia. Nam, Serow, dan Sly (1990) serta Deshingkar dan Grimm (2004) menunjukkan bahwa arus migran internal yang terbesar di negara-negara berkembang adalah dari satu daerah rural ke daerah rural yang lain. Di India, di mana migrasi permanen tampaknya telah stabil, migrasi “sirkular” yang sifatnya sementara—khususnya oleh para pekerja di rumah tangga miskin—meningkat.

5. Lebih dari setengah migran ke AS datang dari Amerika Tengah dan Amerika Selatan. Sekitar setengah migran ke UE-15 datang dari Eropa dan Asia Tengah. Sedangkan hingga 70 persen dari migran ke Jepang datang dari negara-negara di Asia Timur dan Pasifik.

6. Bagian terbesar dari emigran di Afrika Sub-Sahara (lebih dari 63 persen) dan Asia Selatan (34 persen) tinggal di negara-negara di kawasan yang sama, biasanya di negara yang bersebelahan. Lihat Ratha dan Shaw (2007). Fenomena ini adalah bagian dari suatu warisan kolonial, karena perbatasan-perbatasan digambarkan secara bebas di atas lahan-lahan tradisional yang memisahkan mitra-mitra dagang yang sudah ada sejak lama dan bahkan orang-orang dari kelompok etnis yang sama.

7. Obstfeld, Shambaugh, dan Taylor (2004).

8. Taylor (1996) serta Obstfeld dan Taylor (2002).

9. Lihat Caselli dan Feyrer (2006).

10. Lihat de De Blij (2005) untuk ulasan mengenai pendorong-pendorong geografis dan iklim dari migrasi-migrasi yang awal.

11. Lihat Massey (2003) untuk ulasan mengenai sejarah migrasi internasional yang modern.

12. Statistik mengenai emigrasi dari negara-negara Eropa dan Jepang dapat diperbandingkan dan tersedia di Massey (1988).

13. Massey (1988) menghitung suatu koefisien korelasi sebesar 0,59 antara awal industrialisasi (kira-kira pada tahun ketika rel kereta panjangnya melampaui 1.000 kilometer), sedangkan inisiasi pergerakan tenaga kerja secara internasional dan besar-besaran (didefinisikan sebagai periode di mana emigrasi pertama kali melampaui 10.000 orang).

14. Lihat situs International Organization of Immigration (IOM) untuk mendapatkan statistika yang terbaru, di <http://www.iom.org>. Seorang migran internasional didefinisikan sebagai seseorang yang tinggal di suatu negara yang berbeda dengan negara di mana ia dilahirkan (Ozden dan Schiff 2007).

15. Massey (2003).

16. Ratha dan Shaw (2007).

17. Pengecualian yang perlu dicatat adalah Australia, karena lokasi, dan Israel, karena sifat religius dan politik dari keputusan melakukan imigrasi.

18. Para ahli menunjukkan bahwa meskipun menarik bagi pemerintahan-pemerintahan negara berpendapatan tinggi, kebijakan imigrasi yang selektif kemungkinan tidak dapat ditransfer ke tujuan-tujuan populer lainnya. Satu elemen yang penting bagi viabilitas dari kebijakan-kebijakan ini di Kanada dan Australia adalah isolasi geografis relatif dari kedua negara ini, yang membuat pergerakan lintas batas kedua negara ini lebih mudah dipantau dan dikendalikan.

19. Timmer dan Williamson (1998), dikutip dalam Massey (2003).

20. Data terbaik yang ada sekarang tampaknya masih kurang tepat dalam mengestimasi mobilitas tenaga kerja secara internal. Data sensus dan survei yang digunakan untuk melacak migrasi internal sangatlah tidak memadai. Instrumen sensus dan survei biasanya gagal menangkap pergerakan musiman dari pekerjaan paruh-waktu dan temporer; pergerakan migran yang mencari pekerjaan dalam perekonomian informal atau yang tinggal di permukiman-permukiman tidak resmi; dan pergerakan di antara daerah-daerah rural. Untuk pembahasan yang lebih terinci mengenai keterbatasan data mengenai migrasi internal, lihat Nam, Serow, dan Sly (1990), Lucas (1997), Bell (2003), serta Deshingkar dan Grimm (2004).

21. Lucas (1997) mengutip penelitian kuantitatif oleh Connell dkk. (1976) dan Skeldon (1986) untuk mendukung hal ini.

22. Rodriguez (2004).

23. Deshingkar dan Grimm (2004) memberikan suatu penjelasan yang rinci mengenai bias-bias dalam instrumen-instrumen pengumpulan data yang menghasilkan terlalu rendahnya estimasi sistematis dari migrasi rural-ke-rural, dan khususnya dari migrasi “sirkular” yang sifatnya sementara, yang mengakibatkan “tidak tampaknya” sejumlah besar pergerakan internal

tenaga kerja bagi para pembuat kebijakan yang hanya ditangkap dalam penelitian-penelitian kualitatif tingkat desa. Lucas (1997) menunjukkan bahwa kegagalan literatur-literatur tentang migrasi internal terdahulu untuk menangkap pergerakan rural-ke-rural yang dominan dapat dijelaskan oleh semakin jelasnya pertumbuhan urban, dan oleh penggambaran sektor-sektor rural dalam model-model teoretis awal sebagai sesuatu yang homogen, sehingga migrasi di dalamnya tidak memberikan manfaat riil apa pun.

24. Borjas (1990), Borjas, Bronars, dan Trejo (1992), serta Dunlevy dan Bellante (1983).

25. Deshingkar dan Grimm (2004); United Nations (2006b).

26. Lucas (1997); (2003); McKenzie dan Rapoport (2007).

27. Schiff dan Ozden (2006).

28. Docquier (2006).

29. Lucas (1997).

30. Solow (1956); Swan (1956).

31. Romer (1986); Lucas Jr. (1988).

32. Suatu ulasan komprehensif baru-baru ini mengenai teori-teori ekonomi dan bukti-bukti empiris atas migrasi internal tenaga kerja tersedia dalam Lall, Selod, dan Shalizi (2006), yang menjadi dasar untuk subbagian ini.

33. Todaro (1969).

34. Harris dan Todaro (1970).

35. Lucas (1997).

36. Cole dan Sanders (1985); Packard (1997).

37. Romer (1986) dan Lucas Jr. (1988), pertama kali disampaikan pada tahun 1985.

38. Lucas Jr. (1988).

39. Lucas Jr. (1988) dengan bantuan dari Jacobs (1970).

40. Moretti (2004); Rosenthal dan Strange (2004); Ciccone dan Peri (2006).

41. Sebagaimana dibahas di bab-bab lain dari Laporan ini, ekonomi urban menunjukkan sejumlah argumen yang mendukung pengelompokan yang tidak terpengaruh oleh melimpahnya modal manusia. Sebagai contoh, kota-kota memberikan pasar-pasar yang besar untuk para produsen guna mengeksplorasi keuntungan-keuntungan produktivitas dari skala, seperti ditunjukkan oleh Faini (1996), sebagaimana juga dengan pasar tenaga kerja yang “tebal” yang menurunkan biaya perekrutan bagi para

pemberi kerja. Pengelompokan pekerja berdampak terhadap pertumbuhan dengan meningkatkan keterkaitan hulu dan hilir, sebagaimana ditunjukkan oleh Adelman dan Robinson (1978) dalam suatu penelitian mengenai Korea Selatan.

42. Clemens, Montenegro, dan Pritchett (2008).

43. Ratha dan Xu (2008).

44. Pritchett (2006).

45. Andrews, Clark, dan Whittaker (2007).

46. Dikutip dalam Andrews, Clark, dan Whittaker (2007).

47. Di AS, tingkat migrasi internal di antara kaum pribumi menurun dari 1850 hingga 1940, tetapi meningkat signifikan setelahnya, seiring dengan laju pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat setelah Perang Dunia II. Lihat Rosenbloom dan Sundstrom (2003).

48. Schmertmann (1992).

49. Fujita dan Tabuchi (1997).

50. Xenos (2004).

51. Anh (2003).

52. Timmins (2005).

53. Au dan Henderson (2006a); (2006b).

54. Shukla dan Stark (1986).

55. Untuk bukti-bukti mengenai integrasi pasar tenaga kerja di abad ke-19 di AS, lihat Lebergott (1964), dan Margo (2000).

56. Coe dan Emery (2004).

57. Hunt (1986).

58. Gallaway dan Vedder (1971).

59. Rosenbloom dan Sundstrom (2003).

60. McInnis (1966).

61. European Commission (2007).

62. Decressin dan Fatás (1994) menelaah pasar-pasar tenaga kerja regional yang dinamis di Eropa dan AS. Mereka menganalisis mekanisme-mekanisme penyesuaian yang dipicu oleh suatu guncangan tertentu dalam suatu daerah pada pasar-pasar tenaga kerja regional. Di Eropa mereka melihat bahwa untuk tiga tahun pertama, sebagian besar goncangannya diredam oleh perubahan-perubahan dalam tingkat partisipasi, sementara di AS, langsung direfleksikan dalam migrasi.

63. Tabuchi (1988).

64. Barro dan Sala-I-Martin (1992) dan Brown (1997).

65. Fujita dan Tabuchi (1997). Akan tetapi, para penulis mengamati bahwa ketidaksetaraan ini lalu meningkat dalam tahap ketiga, setelah 1975, seiring

dampak-dampak ekonomi aglomerasi mempercepat pertumbuhan pendapatan di daerah-daerah metropolitan yang luas, seperti Tokyo.

66. De Brauw dan Giles (2008) mengenai Cina, dan McKenzie dan Rapoport (2007) mengenai Meksiko.

67. Overseas Development Institute (2006).

68. Soto dan Torche (2004).

69. Timmins (2005).

70. Koola dan Özden (2008).

71. Beegle, De Weerd, dan Dercon (2008).

72. Adams Jr. (2006) seperti dikutip dalam Özden dan Schiff (2007).

73. Acosta, Fajnzylber, dan Lopez (2007) dalam Ozden dan Schiff (2007).

74. Yang (2008).

75. Bank Dunia (2007k).

76. Garrett (2005).

77. De Brauw dan Giles (2008).

78. Zhu dan Luo (2008).

79. Iliffe (1995) mengenai dampak historis dari kekeringan terhadap distribusi populasi di Afrika; Bryceson (1999) mengenai Sahel dan Sudan; Hardoy dan Satterthwaite (1989) mengenai Mauritania.

80. Wandschneider dan Mishra (2003), dikutip dalam Deshingkar dan Grimm (2004), mengenai migrasi yang disebabkan oleh kekeringan yang dilakukan oleh 60.000 orang dari Bolangir, di negara bagian Orissa di India, tahun 2001.

81. Venables dan Kanbur (2005).

82. Deshingkar dan Grimm (2004); Rodriguez (2004).

83. Docquier, Beine, dan Rapoport (2006).

84. Docquier (2006).

85. Easterly dan Nyarko (2008).

86. Sahn dan Stifel (2003).

87. Anderson dan Pomfret (2005).

Bab 6

1. Beberapa tren ini disebabkan oleh meningkatnya perdagangan dengan Eropa sebagai bagian dari PDB. Namun perdagangan non-Eropa menurun bahkan sebagai bagian dari PDB.

2. Krugman (1991b); lihat juga Krugman (2007).

3. Lihat, misalnya Antweiler dan Trefler (2002), yang mendapati bahwa perdagangan internasional didorong

oleh skala ekonomi selain juga oleh perbedaan berbagai faktor.

4. Limão dan Venables (2001).

5. Gallup, Sachs, dan Mellinger (1999).

6. Bank Dunia (2007d).

7. Anderson dan van Wincoop (2004).

8. Ini juga berarti berubahnya perdagangan jarak jauh, khususnya dalam peningkatan ekspor manufaktur (didasarkan pada perbedaan-perbedaan dalam modal tenaga kerja) dan turunnya bagian dari barang-barang agrikultur (didasarkan pada perbedaan-perbedaan dalam iklim) dari negara-negara berkembang.

9. Rostow (1960), S. 55.

10. Williamson (1974).

11. Mitchell (1964).

12. Crafts, Mills, dan Mulatu (2007).

13. Metzger (1974).

14. Hurd (1975).

15. Roy (2002).

16. Mohammed dan Williamson (2004).

17. Harley (1980).

18. O'Rourke dan Williamson (1994).

19. Yasuba (1978).

20. Krueger (2006).

21. Baldwin dan Martin (1999).

22. Krugman (2007).

23. Combes dan Lafourcade (2005). Biaya-biaya diperkirakan dengan bagian proporsional dari nilai perdagangan antara kawasan dan jarak geografis, serta mempertimbangkan bahwa harga riil untuk transportasi bergantung pada jaringan transportasi fisik, teknologi, kondisi lalu lintas, dan struktur pasar untuk jasa transportasi.

24. Ivaldi dan McCullough (2007).

25. Gordon (1990).

26. Hummels (2007), S. 138–139.

27. United Nations Conference on Trade and Development (berbagai tahun).

28. Tolofari (1986).

29. Button (1999).

30. United Nations Conference on Trade and Development (1970).

31. Gilman (1983).

32. Harga-harga kapal ditentukan dalam pasar-pasar kompetitif dan dinyatakan dalam dolar AS. Dua deflator digunakan dalam menghitung pembentukan harga-harga

riil: deflator PDB AS dan indeks harga untuk komoditas-komoditas besar yang biasanya dikirimkan oleh kapal.

33. Levinson (2006).
34. Hummels (2007).
35. Harrigan (2005).
36. Hummels (2001).
37. Evans dan Harrigan (2005). Untuk analisis serupa dalam perdagangan antara Eropa Barat dan Timur, bandingkan Nordas, Pinali, dan Grosso (2006).
38. Harrigan dan Venables (2006).
39. Krugman (1995); Venables (2001).
40. Freund dan Weinhold (2004).
41. Fink, Mattoo, dan Neagu (2005).
42. Rauch (1999).
43. Antras, Garicano, dan Rossi-Hansberg (2006).
44. Rajan dan Wei (2004).
45. Amiti dan Wei (2005).
46. Bairoch (1988).
47. Christaller (1966).
48. Feenstra dan Hanson (1997).
49. Evans dan Harrigan (2005).
50. Duranton dan Puga (2004).
51. Leamer dan Storper (2001).
52. Storper dan Venables (2007).
53. Winston (1993).
54. Nikomborirak (2007).
55. Hulten, Bennathan, dan Srinivasan (2003), merangkumnya dalam Hummels, Lugovsky, dan Skiba (2007). Skala ekonomi di sektor manufaktur berasal dari manfaat berbagai produsen independen dengan pangsa pasar yang relatif kecil yang bergerak mendekat bersama-sama dan berinteraksi (kompetisi monopolistik). Dampak-dampak ketidakterpisahan dan jaringan, sebaliknya, lebih menguntungkan monopoli atau oligopoli di mana satu atau beberapa penyedia menghasilkan skala ekonomi yang sifatnya internal terhadap suatu penyedia transportasi publik atau swasta yang mendominasi suatu pelabuhan, bandara, atau rel kereta.
56. Estache, Gonzalez, dan Trujillo (2002).
57. Hulten (2007).
58. Canning dan Bennathan (2007), misalnya, mendapati suatu variasi yang besar di antara negara-negara tetapi ada tendensi umum dari negara-negara berpendapatan menengah untuk mengalami defisit

dalam investasi infrastruktur, khususnya jalan. Tingkat pengembalian makroekonomi yang dihitung di sini berasal dari manfaat-manfaat aglomerasi dan spesialisasi yang dihasilkan dari adanya penurunan biaya-biaya transportasi. Manfaat-manfaat ini meningkat seiring meningkatnya pembangunan. Lihat Estache dan Fay (2007) untuk ulasan penelitian-penelitian tersebut.

59. Brushett (2005).
60. Wilson, Mann, dan Otsuki (2004).
61. Wilson, Luo, dan Broadman (2006).
62. Bank Dunia (2008).
63. Evans dan Harrigan (2005), Harrigan dan Venables (2006).
64. Martinez-Zarzoso dan Marquez-Ramos (2007).
65. Arvis, Raballand, dan Marteau (2007).
66. Arnold (2006).
67. Bank Dunia (2008).
68. Fischer, Harrington, dan Parry (akan terbit).
69. Nordhaus dan Boyer (2000).
70. Tol (2005).
71. Bank Dunia (2008).

Geografi yang Bergerak (GYB) 3

1. Allen dkk. [termasuk enam penulis] (2007).
2. Smith (1979), hlm. 189.
3. Kuroda (2007).

Bab 7

1. Ravallion (2007).
2. Hernando de Soto (2000).
3. De Long dan Shleifer (1993).
4. Suatu bacaan yang secara eksplisit menyebutkan isi hukum tanah dapat ditemukan di North (1971, hlm. 123).
5. Wordie (1983).
6. Craft (1989), Turner (1986), Wordie (1983), Wrigley (1985).
7. Craft (1989).
8. Sokoloff dan Engerman (2000).
9. Sokoloff dan Engerman (2000).
10. Rodrik, Subramanian, dan Trebbi (2004).
11. Acemoglu, Johnson, dan Robinson (2001).
12. Pembahasan mengenai Mumbai ini diambil dari Buckley, Bertaud, dan Phatak (2005); Buckley dan Kalarickal (2006).

13. UN-Habitat (2001): "Istanbul+5: Reviewing dan Appraising Progress Five Years After Habitat II in June 2001" (2005); www.mymoneyblog.com/archives/2006 (2006).
14. World Development Indicators (2008); pendapatan nasional bruto (PNB) per kapita disesuaikan dengan paritas daya beli.
15. Brueckener (2007), Henderson (2007).
16. Buckley dan Kalarickal (2006), Kotak 3.4.
17. In 2002, Ministry of Cities dibentuk untuk merombak kerangka kerja regulasi yang memungkinkan kota-kota besar untuk mengelola pemanfaatan dan pembagian lahan secara lebih efektif dan menjadi lebih responsif terhadap perubahan-perubahan dalam kebutuhan-kebutuhan pasar.
18. Bank Dunia (2007a).
19. Chiquier, Hassler, dan Lea (2004).
20. Bank Dunia (2006).
21. Lall dkk. (2004).
22. Bank Dunia (2004).
23. Pembahasan ini didasarkan pada kumpulan pamflet-pamflet transportasi dari perpustakaan London School of Economics yang telah dikonversi ke dalam bentuk digital dan tersedia untuk umum (www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphletpages/urban_transport.htm). Pamflet-pamflet historis ini menceritakan sejarah transportasi London (delapan pamflet), kebijakan transportasi di London (sembilan pamflet), *tramways* (tiga pamflet), dan kebijakan transportasi urban secara umum (tiga pamflet). Pamflet-pamflet ini diterbitkan oleh sejumlah organisasi, termasuk penyedia transportasi sektor swasta, partai-partai politik lokal, dan apa yang mungkin sekarang disebut *think-tank*.
24. Hargan (2007).
25. Land Enquiry Commission (1914).
26. Offer (1981), hlm. 291.
27. Angka-angka PDB per kapita diambil dari basis data historis Maddison (2007) (<http://www.ggd.net/maddison/>). Angka-angka ini dinyatakan dalam dolar internasional Geary-Khamis 1990.
28. Bairoch dan Goertz (1986), Table 3, hlm. 288.
29. Staff City Population Database, Human Settlements Group, International Institute for Environment dan Development (IIED) ([**tahun**]).
30. Mumford (1963).
31. Dunlap (1992).
32. Lane (1860).
33. O'Gorman (1939).
34. Santos dan Shaffer (2004).
35. Meyer (1917).
36. VTPI (2007).
37. Pucher dkk. (2005).
38. Bank Dunia (2004).
39. Metro Bits (<http://mic-ro.com/metro>).
40. Booth (1901).
41. Abreu (2008).
42. Nesslein (2003).
43. Borgegård dan Kemeny (2004).
44. Hall dan Vidén (2005).
45. Hoffman (1996).
46. Hall (2002); Chandler (1992).
47. Chandler (1992).
48. Imparato dan Ruster (2003).
49. Bank Dunia (2008).
50. Hall (1984).
51. Trackman, Fisher, dan Salas (1999).
52. Mackay (1999); Jones dan Datta (2000).
53. Mackay (1999).
54. Goodlad (1996); Mackay (1999); Jones dan Datta (2000).
55. Perbandingan-perbandingan ini didasarkan pada data dari Maddison (2007).
56. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
57. Cohen dan Soto (2001).
58. Pembahasan berikut ini sebagian besar didasarkan pada Oh (2008), makalah latar belakang untuk *Laporan Pembangunan Dunia*.
59. Pembahasan berikut ini sebagian didasarkan pada Chen (2008), sebuah catatan yang dipersiapkan untuk Laporan ini.
60. Angka ini diambil dari *China Statistical Yearbook 2007*.
61. Deininger (2005); Bank Dunia (2007b), Bertaud (2004).
62. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
63. Human Development dan Reform Commission (2005).
64. Kilroy (2007).
65. Lall (2005).
66. Lall (2005).

67. Yepes dan Lall (2008).
68. Seon (2003).
69. Evans (2002), Sohn (2003), secara berturut-turut.
70. *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision Population Database* (<http://esa.un.org/unup/>).
71. Maddison (2007). PDB per kapita dinyatakan dalam dolar internasional konstan tahun 1990.
72. Perbandingan didasarkan pada data populasi aglomerasi urban dari *World Urbanisation Prospects*.
73. Cohen dan Soto (2001).
74. Bank Dunia, DEC-DG, Development Data Platform [**tahun**].
75. Neuwirth (2007).
76. BBC World Service, Kamis, 27 April 2000 (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/sci/tech/727966.stm>).
77. Bertaud (2003).
78. [**Penulis**] ([**tahun**]), hlm. 11.15.
79. Selod (2007).
80. Tinbergen (1952).

Bab 8

1. Azzoni, Menezes-Filho, Menezes, dan Silveira-Neto (2000), Bank Dunia (1998).
2. Bank Dunia (2007b), Figur 8.2 berasal dari Laporan ini.
3. Bank Dunia (2007a).
4. Perkiraan-perkiraan didasarkan pada angka-angka yang dilaporkan dalam Maddison (2008). Pada tahun 1700, PDB India adalah \$90.750 juta dibandingkan dengan PDB dunia sebesar \$371.369 juta dalam dolar internasional 1990 (Maddison 2008).
5. Dalam sistem tuan tanah, tuan tanahlah yang bertanggung jawab untuk mengumpulkan pendapatan dari desa-desa setelah mengambil bagian dari pendapatan yang dikumpulkannya; dalam sistem individual (perorangan), petugas pemerintah Inggris mengumpulkan pendapatan langsung dari para petani; dalam sistem desa, suatu badan komunitas desa mengemban tanggung jawab tersebut (Banerjee dan Iyer 2005).
 6. Lall, Wang, dan Deichmann (2008b).
 7. Pemerintah India (2006).
 8. Hunt (2000).
 9. Gorzelak (2007).
 10. European Commission (2002).
 11. Antara 1994 dan 1999, dana-dana struktural mengalokasikan sumber-sumber daya ke daerah-daerah berdasarkan enam “sasaran”: mendukung pembangunan dan penyesuaian struktural daerah-daerah yang pembangunannya lamban, membantu daerah-daerah batas atau sebagian daerah-daerah batas yang benar-benar dipengaruhi oleh kemunduran industri, memerangi pengangguran jangka panjang dan memfasilitasi integrasi pasar tenaga kerja dari orang-orang yang tidak termasuk dalam pasar tenaga kerja, mempercepat penyesuaian struktur-struktur agrikultural sebagai bagian dari reformasi kebijakan agrikultur bersama dan penyesuaian struktural dari daerah-daerah rural, serta mendorong pembangunan dan penyesuaian struktural di daerah-daerah yang kepadatan penduduknya rendah.
 12. Rodriguez-Pose dan Fratesi (2004).
 13. European Commission (2007).
 14. Objective One adalah untuk membantu kawasan-kawasan (yang disebut “daerah-daerah” dalam Laporan ini) yang pembangunannya lamban dalam mengejar. Sekitar 50 kawasan, yang mewakili 22 persen dari populasi Uni Eropa, termasuk di sini.
 15. Dall’Erba (2003).
 16. Perkiraan-perkiraan menunjukkan bahwa biaya-biaya transmigrasi adalah \$7.000 (dolar AS) per keluarga di pertengahan 1980-an (Adhiati dan Bobsien 2001).
 17. Davezies (2001), Martin (2005). Angka ini menunjukkan bahwa koefisien variasi dari PDB per kapita (garis oranye, sumbu kiri) di seluruh daerah NUTS 2 di Prancis meningkat antara 1982 dan 2002; sementara koefisien variasi dari pendapatan siap pakai per kapita turun (garis biru, sumbu kanan).
 18. Morrisson dan Murtin (2005).
 19. United States Census Bureau (2002).
 20. Sekitar \$8 per jam dalam dolar AS tahun 2007.
 21. Engel (1998).
 22. Gibson dan Rozelle (2003).
 23. Escobal dan Torero (2000).
 24. Baer (1995).
 25. Stewart (2001).
 26. Hill dan Gaddy (2003).
 27. Rolfes (2002).
 28. Whalley dan Zhang (2007).
 29. Hewings, Feser, dan Poole (2007); angka populasi untuk 1996.
 30. Rephann dan Isserman (1994). Satu dari beberapa evaluasi *ex post* pertama mengenai program-program

pembangunan regional yang pernah diselenggarakan di AS dengan menggunakan rancangan eksperimental.

31. Contoh-contoh spesifik dibahas kemudian di bab ini.

32. Andrienko dan Guriev (2003).

33. Berdasarkan penelitian terbaru menggunakan data mikro sensus untuk Brasil antara 1960 dan 2000.

34. Margo (1988).

35. Borsch-Supan (1989).

36. Duarte, Ferreira, dan Salvato Jr. (2004). Angkatan kerja di timur laut mengenyam pendidikan selama 4,6 tahun, dibandingkan dengan rata-rata 6,4 tahun di seluruh negeri, dan 7,3 tahun di tenggara.

37. Shah dan Shen (2006).

38. Merupakan tanggung jawab dari tingkat-tingkat yang lebih tinggi di pemerintahan dalam memberikan transfer-transfer ini.

39. Angka-angkanya untuk tahun 2000 (Chakraborty 2003).

40. Euractiv (2008).

41. Bank Dunia (2003) memberikan suatu perlakuan yang komprehensif dari beragam praktik dan kebijakan manajemen lahan di berbagai bagian di dunia, dan bagaimana kebijakan-kebijakan tertentu mendukung pembangunan dan mengurangi kemiskinan.

42. Palacin dan Shelburne (2005).

43. Bayes (2007).

44. Bank Dunia (2008b).

45. Bank Dunia (2008a).

46. Bank Dunia (2008c).

47. Analisis ekonometrik berdasarkan data panel (Lei dan Haynes 2004).

48. Kloeppinger-Todd (2007). Secara keseluruhan, terdapat lebih dari 20 juta pengguna telepon seluler di Filipina.

49. Jensen (2007).

50. Luo (2004).

51. Yepes (2008).

52. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, dan Robert-Nicoud (2003). Prediksi-prediksi dari model-model geografi ekonomi baru ini adalah sebagai berikut: Kebijakan-kebijakan infrastruktur yang memfasilitasi perdagangan antarkawasan antara daerah-daerah yang maju dan tertinggal akan meningkatkan konsentrasi-konsentrasi spasial dari aktivitas ekonomi di daerah-daerah yang memimpin. Kebijakan-kebijakan

ini juga akan meningkatkan pertumbuhan dalam perekonomian secara keseluruhan di samping mengurangi ketidaksetaraan pendapatan nominal di daerah-daerah serta antara para pekerja dan pemilik modal. Sebaliknya, kebijakan-kebijakan infrastruktur yang memperbaiki keterhubungan antara daerah-daerah tertinggal mungkin dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal tetapi memperlambat pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

53. Faini (1983).

54. Combes dan Lafourcade (2001).

55. Jacoby (1998).

56. Bank Dunia (2008b).

57. Lall, Schroeder, dan Schmidt (2008a).

58. Pemerintah Malaysia (2001).

59. Malaysia Industrial Development Authority.

60. Al-Hassan dan Diao (2007).

61. Park (akan terbit).

62. Lee (2008).

63. Contoh-contoh berikut didasarkan pada penelitian latar belakang untuk Laporan ini.

64. Donoso-Clark dan Lenihan (2008) menyebut kebijakan-kebijakan yang dilaksanakan secara terpusat ini menyebarkan pendekatan-pendekatan aktivitas ekonomi "generasi pertama" ke dalam pembangunan teritorial.

65. Donoso-Clark dan Lenihan (2008).

66. Drabenstott (2005).

67. Hewings, Feser, dan Poole (2007).

68. Carvalho, Lall, dan Timmins (2008). Dana-dana konstitusional diciptakan tahun 1989 untuk membiayai aktivitas-aktivitas ekonomi di kawasan utara dan timur laut.

69. Bank Dunia (1977), Scott (1982).

70. Chakraborty dan Lall (2005).

71. Fay, Felkner, dan Lall (2008).

72. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Secretary of Economic Policy, dilaporkan di Calmon (2003) dan Bank Dunia (2005a).

73. Rinciannya diberikan dalam Alves (2001) dan Calmon (2003).

74. Hausman, Rodrik, dan Velasco (2005).

75. Donoso-Clark dan Lenihan (2008) menunjukkan bahwa suatu ciri dari program-program pembangunan teritorial "generasi pertama" dari tahun 1960-an dan 1970-an, yang akhirnya gagal, adalah bahwa program-program tersebut bergantung pada input-input dan keahlian

eksternal, alih-alih mengeksploitasi aset-aset lokal dan keunggulan komparatif.

76. Suatu makalah yang baru-baru ini terbit mengenai lokasi perusahaan di negara-negara berkembang merangkum temuan-temuan dari upaya empiris untuk mengenali faktor-faktor utama yang memengaruhi pemilihan lokasi (lihat Deichmann, Lall, Redding, dan Venables, akan terbit).

77. Uvalic (1993).

78. Bolton dan Roland (1997).

Bab 9

1. Woronoff (1972), hlm. 141. *Entente* dibuat tahun 1959 dan dirancang untuk mempromosikan pembangunan ekonomi dari para anggotanya dengan menggalang dana, memberi pinjaman, serta mendorong perdagangan dan investasi. *Entente* beroperasi melalui Mutual Aid dan Loan Guarantee yang bermarkas di Abidjan, Pantai Gading. Mulanya para anggotanya adalah Dahomey (sekarang Benin), Pantai Gading, Niger, dan Upper Volta (sekarang Burkina Faso); Togo bergabung pada tahun 1966.

2. Collier (2007).

3. Lihat Brulhart (2008) untuk analisis terinci mengenai barang-barang antara.

4. Coulibaly (2008).

5. Lihat Yoshino (2008) menggunakan baik basis data survei perusahaan Bank Dunia maupun basis data *Doing Business*.

6. Melitz (2003).

7. Lihat Schiff dan Winter (2003) untuk pembangunan yang terinci dalam hal-hal ini.

8. Antara lain: Viner (1950), Meade (1956), Balassa (1967), Aitken (1973).

9. Baier dan Bergstrand (2004), Bond (2005), Evenett (2005), Bergstrand (2006).

10. Bhagwati (1995), Bhagwati, Greenaway, dan Panagariya (1998), Krishna (1998).

11. Krugman (1991), Frankel, Stein, dan Wei (1996), Carrere (2005).

12. Martin, Mayer, dan Thoenig (2008) memperkirakan bahwa negara-negara yang banyak melakukan perdagangan dengan tetangga-tetangganya memiliki peluang lebih kecil untuk mengalami konflik bersenjata daripada negara-negara yang lebih banyak berdagang dengan mitra-mitra yang jaraknya jauh.

13. Bank Dunia (2005b), UNCTAD (2007).???

14. Afrika Sub-Sahara pada tahun 1970-an juga tersusun atas negara-negara yang luas, yang kebanyakan rural dengan daerah-daerah yang padat populasinya tetapi terisolasi (sebagian besar di daerah pesisir) dan tanpa infrastruktur yang saling menghubungkan, sangat tidak kondusif bagi integrasi regional (CSAO/ECOWAS 2005).

15. Aturan-aturan WTO yang berlaku saat ini menentukan bahwa perjanjian-perjanjian perdagangan regional harus mencakup semua sektor secara substansial, yang tidak termasuk perjanjian dagang spesifik-sektor untuk negara-negara berkembang sekarang ini. Akan tetapi prinsip memulai dengan daerah-daerah kerja sama yang berfokus masih tetap valid.

16. Venables (2003) menunjukkan bahwa integrasi regional antara negara-negara berpendapatan rendah cenderung menghasilkan divergensi pendapatan antara negara-negara anggota yang paling kurang berkembang dan yang relatif lebih maju. Goyal dan Staal (2004) menunjukkan bahwa negara-negara kecil lebih setuju dengan integrasi, sementara negara-negara besar lebih suka berintegrasi dengan negara-negara lain yang sama besarnya.

17. Coulibaly (2006).

18. Bank Dunia (2004a).

19. Laeven dan Woodruff (2007).

20. Kotak 3.3 atas laporan tentang standar keamanan pangan dan kesehatan agrikultural (Bank Dunia 2005a).

21. Gibbon dan Ponte (2005), Chandra (2006), Broadman (2006), Czubala, Shepherd, dan Wilson (2007).

22. Fink dan Mattoo (2004), Hoekman (2006).

23. Chow dkk. (2005), Bank Dunia (2007c).

24. Bank Dunia (2007b).

25. Arvis, Raballand, dan Marteau (2007).

26. Djankov dan Freund (2006).

27. Behar dan Manners (2008).

28. Bank Dunia (2004b).

29. Kedua contoh tersebut dari World Bank Independent Evaluation

Group yang dilaporkan dalam program-program regional.

30. Leigland dan Roberts (2007).

31. Bank Dunia (2006).

32. N'Guessan dan Chitou (2006).

33. Laporan High Level Panel (2008).

34. Bougheas, Demetriades, dan Morgenroth (1999), Limao dan Venables (2001).
35. Sebagai contoh, Foroutan dan Pritchett (1993) mengajukan argumen ini untuk Afrika Sub-Sahara.
36. Coulibaly dan Fontagné (2006).
37. Buys, Deichmann, dan Wheeler (2006).
38. Shepherd dan Wilson (2006).
39. Vargas-Hidalgo (1979), Wionczek (1970).
40. Hazelwood (1979), Kasekende dan Ng'eno (1999).
41. Brandts dan Cooper (2007) menunjukkan bahwa komunikasi yang efektif merupakan mekanisme koordinasi yang lebih hebat daripada insentif finansial murni.
42. Sandler (2002).
43. Arce (2001), Arce (2004), Arce dan Sandler (2002).
44. Schiff dan Winter (2002).
45. Di Kraske dkk. (1996), hlm. 95.
46. Lihat World Bank Regional Integration Assistance Strategy (2008) untuk pembahasan yang menyeluruh mengenai isu-isu ini.
47. Schiff dan Winter (2002).
48. Mayer (2008).
49. Perhatikan bahwa Asia Tenggara merupakan kasus pengecualian, karena dekat dengan Jepang. Namun Jepang sekarang y persen dari ekspornya. Pasar-pasarnya yang utama masih Amerika Utara dan Uni Eropa, yang menyumbangkan x persen dari aliran perdagangannya. Untuk tujuan-tujuan dari akses pasar, dengan adanya hubungan-hubungan dagang dengan Cina, Asia Tenggara harus dianggap sebagai bagian dari lingkungan yang sama dengan Cina.
50. Hill dan Gaddy (2003).
51. International Monetary Fund (1998) untuk perluasan Uni Eropa; Schiff dan Wang (2003) untuk NAFTA.
52. Bank Dunia (2002).
53. Jessen (2002).
54. Laporan Bank Dunia (2003) mengenai perdagangan dan investasi.
55. Penilaian dilakukan dengan metodologi yang diusulkan oleh Coulibaly (2007). Dampak-dampak perdagangan dari Gulf Cooperation Council (GCC) tidak lebih baik dari penilaian ini, bahkan seandainya anggota-anggotanya mengambil langkah penting untuk meluncurkan pasar bersama pada tanggal 1 Januari 2008.
56. Bank Dunia (2007c).
57. Antweiler dan Trefler (2002).
58. Lihat misalnya Moreno dan Trehan (1997).
59. Arora dan Vamvakidis (2005) menunjukkan dampak-dampak dari Afrika Selatan terhadap negara-negara tetangganya, sementara Behar dan Collier menekankan pada dampak dari negara-negara yang kaya sumber daya alamnya terhadap negara-negara tetangganya di Afrika Sub-Sahara.
60. Nabi dan Nasim (2001).
61. Naqvi dan Schuler (2007).
62. Bank Dunia (2007a).
63. Soederbaum (2001).
64. Behar dan Collier (2008).
65. Laporan-laporan dari United Nations Economic Commission for Africa (2004) dan United Nations Economic Commission for Africa (2006) mengenai integrasi regional.
66. N'Dulu (2001).
67. Gregoire dan Labazee (1993).
68. Ladman (1979), Asiwaju (2005).
69. Dorosh dan Haggblade (2007), Jayne dkk. (2005), Tschirley dkk. (2004), Negri dan Porto (2007).
70. Little (2007).
71. Gregoire dan Labazee (1993), Yade dkk. (1999).
72. Makinwa-Adebusoye (2006).
73. Jourdan dan NEPAD (2006).
74. Hoekman dan Njinkeu (2007).
75. IEG (2007).
76. Collier dan Venables (2007).

Geografi yang Bergerak (GYB) 4

1. Alesina, Easterly, dan Matuszeski (2006).
2. De Blij (2005).
3. Naudé (2007).
4. Ndulu dkk. (2007), hlm. 101.
5. Satterthwaite (2007).
6. Naudé dan Matthee (2007).
7. Ramos (2007).
8. Martínez-Zarzoso, García-Menéndez, dan Suárez-Burguet (2003).

Referensi

Kata “diproses” secara informal mengacu pada karya-karya yang biasanya tidak tersedia di perpustakaan.

- Abreu, María. 2008. “Effectively Dealing with Slums.” Catatan latar belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Acemoglu, Daron, Simon Johnson, dan James A. Robinson. 2001. “The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation.” *American Economic Review* 91(5):1369–401.
- . 2002. “Reversal of Fortune: Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution.” *Quarterly Journal of Economics* 117(4):1231–94.
- Acosta, Pablo, Pablo Fajnzylber, dan J. Humberto Lopez. 2007. “The Impact of Remittances on Poverty and Human Capital: Evidence from Latin America Household Surveys.” Dalam Caglar Özden dan Maurice Schiff, (para editor), *International Migration, Economic Development, and Policy*. Washington, DC dan New York, NY: World Bank dan Palgrave Macmillan.
- Adams Jr., Richard H. 2006. “Remittances, Poverty, and Investment in Guatemala.” Dalam Caglar Özden dan Maurice Schiff, (para editor), *International Migration, Remittances, and the Brain Drain*. Washington, DC dan New York, NY: World Bank dan Palgrave Macmillan.
- Adebusoye, Paulina Makinwa. 2006. “Geographic Labour Mobility in Sub-Saharan Africa.” Ottawa, Canada: IDRC Globalization, Growth, and Poverty Working Paper Series 1.
- Adelman, Irma, dan Sherman Robinson. 1978. “Migration, Demographic Change and Income Distribution in a Model of a Developing Country.” Dalam Julian Simon, (para editor), *Research in Population Economics, Volume 1*. Greenwich, CT: JAI Press.
- Adhiati, M. Adriana Sri, dan Armin Bobsien. 2001. *Indonesia’s Transmigration Programme - An Update: A Report Prepared for Down to Earth*. London, UK: International Campaign for Ecological Justice in Indonesia.
- Africa Development Bank (ADB). 2007. *Report of the High Level Panel: Investing in Africa’s Future*. Abidjan, Cote d’Ivoire: Africa Development Bank (ADB).
- Aghion, Philippe, Robin Burgess, Stephen J. Redding, dan Fabrizio Zilibotti. 2006. “The Unequal Effects of Liberalization: Evidence from Dismantling the License Raj in India.” Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 12031.
- Aghion, Philippe, dan Jeffrey G. Williamson. 1998. *Growth, Inequality and Globalization: Theory, History, and Policy*. New York, NY: Cambridge University Press.
- Aitken, Norman D. 1973. “The Effects of the EEC and the EFTA on European Trade: A Temporal Cross-Section Analysis.” *American Economic Review* 63(5):881–92.
- Al-Hassan, Ramatu M., dan Xinshen Diao. 2007. “Regional Disparities in Ghana: Policy Options and

- Public Investment Implications." Washington, DC: International Food Policy Research Institute (IFPRI) Working Paper Series 693.
- Alcalá, Francisco, dan Antonio Ciccone. 2004. "Trade and Productivity." *Quarterly Journal of Economics* 119(2):613–46.
- Alderman, Harold, Miriam Babita, Gabriel Demombynes, Nthabiseng Makhatha, dan Berk Özler. 2002. "How Low Can You Go? Combining Census and Survey Data for Mapping Poverty in South Africa." *Journal of African Economies* 11(2):169–200.
- Alesina, Alberto, Arnaud Devleeschauwer, William Easterly, Sergio Kurlat, dan Romain Wacziarg. 2003. "Fractionalization." *Journal of Economic Growth* 8(2):155–94.
- Alesina, Alberto, William Easterly, dan Janina Matuszeski. 2006. "Artificial States." Cambridge, MA: Harvard Institute of Economic Research Working Paper Series 2115.
- Alesina, Alberto, dan Enrico Spolaore. 2003. *The Size of Nations*. Cambridge, MA dan London, UK: MIT Press.
- Allen, Robert, Jean-Pascal Bassino, Debin Ma, Christine Moll-Murata, dan Jan Luiten Van Zanden. 2007. "Wages, Prices, and Living Standards in China, 1738–1925: In Comparison with Europe, Japan, and India." Oxford, UK: University of Oxford Economics Working Paper Series 316.
- Alston, Lee, dan T. J. Hatton. 1991. "The Earnings Gap Between Agricultural and Manufacturing Laborers, 1925–1941." *Journal of Economic History* 51(1):83–99.
- Amiti, Mary, dan Shang-Jin Wei. 2005. "Fear of Service Outsourcing: Is it Justified?" *Economic Policy* 20(42):308–47.
- Anderson, James E., dan Eric van Wincoop. 2003. "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle." *American Economic Review* 93(1):170–92.
- . 2004. "Trade Costs." *Journal of Economic Literature* 42(3):691–751.
- Anderson, Kathryn H., dan Richard Pomfret. 2005. "Spatial Inequality and Development in Central Asia." Dalam Ravi Kanbur, Anthony J. Venables, dan Guanghua Wan, (para editor), *Spatial Disparities in Human Development: Perspectives from Asia*. Tokyo, Japan dan New York, NY: United Nations University Press.
- Andrews, Martyn, Kenneth Clark, dan William Whittaker. 2007. "The Employment and Earnings of Migrants in Great Britain." Bonn, Germany: Institute for the Study of Labor Working Paper Series 3068.
- Andrienko, Yuri, dan Sergei M. Guriev. 2003. "Determinants of Interregional Mobility in Russia: Evidence from Panel Data." London, UK: Centre for Economic Policy Research (CEPR) Working Paper Series 3835.
- Angel, Shlomo. 2008. "Preparing for Urban Expansion: A Proposed Strategy for Intermediate Cities in Ecuador." Dalam G. Martine, G. McGranahan, M. Montgomery, dan R. Castilla-Fernandez, (para editor), *The New Global Frontier: Cities, Poverty and Environment in the 21st Century*. London, UK: IIED/UNFPA dan Earthscan.
- Angeriz, Alvaro, John McCombie, dan Mark Roberts. 2008. "New Estimates of Returns to Scale and Spatial Spillovers for EU Regional Manufacturing, 1986–2002." *International Regional Science Review* 31(1):62–87.
- Anh, Dang Nguyen. 2003. "Migration and Poverty in Asia: with Reference to Bangladesh, China, the Philippines and Vietnam." Makalah dipresentasikan pada Ad Hoc Expert Group Meeting on Migration and Development. 27 Agustus. Bangkok, Thailand.
- Anh, Dang Nguyen, Cecilia Tacoli, dan Hoang Xuan Thanh. 2003. "Migration in Vietnam: a Review of Information on Current Trends and Patterns, and Their Policy Implications." Makalah dipresentasikan pada Regional Conference on Migration, Development and Pro-Poor Policy Choices in Asia. Dhaka, Bangladesh.
- Antràs, Pol, Luis Garicano, dan Esteban Rossi-Hansberg. 2006. "Offshoring in a Knowledge Economy." *Quarterly Journal of Economics* 121(1):31–77.
- Antweiler, Werner, dan Daniel Treffer. 2002. "Increasing Returns and All That: A View from Trade." *American Economic Review* 92(1):93–119.
- Arce, Daniel M. 2001. "Leadership and the Aggregation of International Collective Action." *Oxford Economic Papers* 53(1):114–37.
- . 2004. "Asymmetric Leadership and International Public Goods." *Public Finance Review* 32(5):528–58.
- Armstrong, Harvey, dan Jim Taylor. 2000. *Regional Economics and Policy*. Oxford, UK: Blackwell.

- Arnold, John. 2006. "Best Practices in Management of International Trade Corridors." Washington, DC: World Bank Transport Working Paper Series TM-13.
- Arora, Vivek, dan Athanasios Vamvakidis. 2005. "The Implications of South African Economic Growth for the Rest of Africa." *South African Journal of Economics* 73(2):229–42.
- Arrow, Kenneth J. 1962. "Economic Welfare and the Allocation of Resources for Invention." Dalam Conference of the Universities and the National Bureau Committee for Economic Research, (para editor), *The Rate and Direction of Inventive Activity: Economic and Social Factors*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Arvis, Jean-Francois, Gael Raballand, dan Jean-Francois Marteau. 2007. "The Cost of Being Landlocked: Logistics Cost and Supply Chain Reliability." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4258.
- Asiwaju, Anthony I. 2005. "Transfrontier Regionalism: The European Union Perspective on Postcolonial Africa, with Special Reference to Borgu." Dalam Heather N. Nicol dan Ian Townsend-Gault, (para editor), *Holding the Line. Borders in a Global World*. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Atkinson, Michael M., dan Richard A. Powers. 1987. "Inside the Industrial Policy Garbage Can: Selective Subsidies to Business in Canada." *Canadian Public Policy* 13(2):208–17.
- Au, Chun-Chung, dan J. Vernon Henderson. 2006a. "Are Chinese Cities Too Small?" *Review of Economic Studies* 73(3):549–76.
- . 2006b. "How Migration Restrictions Limit Agglomeration and Productivity in China." *Journal of Development Economics* 80(2):350–88.
- Audretsch, David B., dan Maryann P. Feldman. 1996. "R&D Spillovers and the Geography of Innovation and Production." *American Economic Review* 86(3):630–40.
- Azzoni, Carlos, Naercio Menezes-Filho, Tatiane A. De Menezes, dan Raul Silveira-Neto. 2000. "Geography and Income Convergence among Brazilian States." Washington, DC: Inter-American Development Bank Research Network Working Paper Series R-395.
- Bae, Chang-Hee Christine, dan Yaourai Suthiranart. 2003. "Policy Options towards a Sustainable Urban Transportation Strategy for Bangkok." *International Development Planning Review* 25(1):31–51.
- Baer, Werner. 1995. *The Brazilian Economy: Growth and Development, 4th Edition*. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Baier, Scott L., dan Jeffrey H. Bergstrand. 2004. "Economic Determinants of Free Trade Agreements." *Journal of International Economics* 64(1):29–63.
- Bairoch, Paul. 1982. "International Industrialization Levels from 1750 to 1980." *Journal of European Economic History* 11(2):269–333.
- . 1988. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Bairoch, Paul, dan Gary Goertz. 1986. "Factors of Urbanization in the Nineteenth Century Developed Countries: A Descriptive and Econometric Analysis." *Urban Studies* 23(4):285–305.
- Baker, Jim. 1999. *Crossroads: A Popular History of Malaysia and Singapore*. Singapore City, Singapore: Times Books International.
- Baker, Judy, Rakhi Basu, Maureen Cropper, Somik V. Lall, dan Akie Takeuchi. 2005. "Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3693.
- Baker, Kevin. 2001. "The First Slum in America." *The New York Times*, 30 September.
- Balassa, Bela. 1967. "Trade Creation and Trade Diversion in European Common Market." *Economic Journal* 77(305):1–21.
- Baldwin, John R., dan Paul K. Gorecki. 1986. *Role of Scale in Canada-U.S. Productivity Differences in the Manufacturing Sector 1970-1979*. Buffalo, NY dan Toronto, Kanada: University of Toronto Press.
- Baldwin, Richard E. 1995. "A Domino Theory of Regionalism." Dalam Richard E. Baldwin, Pertti Haaparanta, dan Jaakko Kiander, (para editor), *Expanding Membership of the European Union*. Cambridge, MA dan New York, NY: Cambridge University Press.
- . 2008. "Sequencing and Depth of Regional Economic Integration: Lessons for the Americas from Europe." *The World Economy* 31(1):5–30.

- Baldwin, Richard E., Rikard Forslid, Philippe Martin, Gianmarco I. P. Ottaviano, dan Frederic Robert-Nicoud. 2003. *Economic Geography and Public Policy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Baldwin, Richard E., dan Philippe Martin. 1999. "Two Waves of Globalization: Superficial Similarities, Fundamental Differences." Dalam Horst Siebert, (para editor), *Globalization and Labor*. Tuebingen, Germany: Mohr Siebeck.
- Baldwin, Richard E., Philippe Martin, dan Gianmarco I. P. Ottaviano. 2001. "Global Income Divergence, Trade, and Industrialization: The Geography of Growth Take-Offs." *Journal of Economic Growth* 6(1):5–37.
- Baldwin, Richard E., dan Charles Wyplosz. 2006. *The Economics of European Integration, Second Edition*. London, UK: McGraw-Hill Education.
- Balisacan, Arsenio, Hal Hill, dan Sharon Faye Piza. Akan terbit. "Spatial Disparities and Development Policy in the Philippines." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Balk, Deborah L., Uwe Deichmann, Gregory Yetman, Francesca Pozzi, Simon I. Hay, dan Andrew Nelson. 2006. "Determining Global Population Distribution: Methods, Applications and Data." *Advances in Parasitology* 62:119–56.
- Banerjee, Abhijit, dan Lakshmi Iyer. 2005. "History, Institutions, and Economic Performance: The Legacy of Colonial Land Tenure Systems in India." *American Economic Review* 95(4):1190–213.
- Barro, Robert J., dan Xavier Sala-I-Martin. 1992. "Convergence." *Journal of Political Economy* 100(2):223–51.
- . 2004. *Economic Growth, 2nd edition*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Barro, Robert J., Xavier Sala-I-Martin, Olivier J. Blanchard, dan Robert E. Hall. 1991. "Convergence Across States and Cities." *Brookings Papers on Economic Activity* 1991(1):107–82.
- Bartelsman, Eric J., Ricardo J. Caballero, dan Richard K. Lyons. 1994. "Customer and Supplier-Driven Externalities." *American Economic Review* 84(4):1075–84.
- Basu, Susanto, dan John G. Fernald. 1997. "Returns to Scale in U.S. Production: Estimates and Implications." *Journal of Political Economy* 105(2):249–83.
- Baumert, Kevin A., Timothy Herzog, dan Jonathan Pershing. 2005. *Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy*. Washington, DC: World Resources Institute.
- Baumol, William J. 1986. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: What the Longrun Data Show." *American Economic Review* 76(5):1072–85.
- Bayes, Abdul. 2007. *Impact Assessment of Jamuna Multipurpose Bridge Project (JMBP) on Poverty*. Dhaka, Bangladesh: Japan Bank for International Cooperation.
- Bazoglu, Nefise. 2008. *Cities in Transition: Demographics and the Development of Cities*. Philadelphia, PA: Pennsylvania State University.
- Beaumier, Guy. 1998. *Regional Development in Canada*. Ottawa, Canada: Government of Canada.
- Beegle, Kathleen, Joachim De Weerd, dan Stefan Dercon. 2008. "Migration and Economic Mobility in Tanzania: Evidence From a Tracking Survey." World Bank. Washington, DC. Diproses.
- Behar, Alberto, dan Paul Collier. 2008. "Does Proximity Matter more than Wealth?" CSAE. Oxford, UK. Diproses.
- Behar, Alberto, dan Phil Manners. 2008. "Logistics and Exports." Oxford, UK: University of Oxford, Department of Economics dan CSAE Working Paper Series 2008-13.
- Bekaert, Geert, Campbell R. Harvey, dan Christian Lundblad. 2005. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" *Journal of Financial Economics* 77(1):3–55.
- Bell, Martin. 2003. "Comparing Internal Migration between Countries: Measures, Data Sources and Results." Brisbane, Australia: University of Queensland Centre for Population Research Working Paper Series 2003/02.
- Bento, Antonio M., Maureen L. Cropper, Ahmed Mushfiq Mobarak, dan Katja Vinha. 2003. "The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3007.
- Bergstrand, Jeffrey H. 2006. "Regional Integration as a Development Strategy." Makalah dipresentasikan

- pada *The New Regionalism: Progress, Setbacks, and Challenges*. Washington, DC.
- Bernstein, Jeffrey I., dan M. Ishaq Nadiri. 1988. "Inter-industry R&D Spillovers, Rates of Return, and Production in High-Tech Industries." *American Economic Review* 78(2):429-34.
- Bertaud, Alain. 2003. "Order Without Design." World Bank. Washington, DC. Diproces.
- . 2004. "The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?" Berkeley, CA: Institute of Urban and Regional Development Working Paper Series WP-2004-01.
- Bertram, Geoffrey. 2004. "On the Convergence of Small Island Economies with their Metropolitan Patrons." *World Development* 32(2):343-64.
- Bhagwati, Jagdish. 1995. "U.S. Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas." Dalam Jagdish Bhagwati dan Anne O. Krueger, (para editor), *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*. Washington, DC: American Enterprise Institute.
- Bhagwati, Jagdish, David Greenaway, dan Arvind Panagariya. 1998. "Trading Preferentially: Theory and Policy." *Economic Journal* 108(449):1128-48.
- Bhagwati, Jagdish, dan T. N. Srinivasan. 2002. "Trade and Poverty in the Poor Countries." *American Economic Review* 92(2):180-3.
- Bikhchandani, Sushil, David Hirshleifer, dan Ivo Welch. 1998. "Learning From the Behavior of Others: Conformity, Fads, and Informational Cascades." *Journal of Economic Perspectives* 12(3):151-70.
- Bird, Kate, dan Kate Higgins. 2008. "Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief No. 2." Background paper for the WDR 2009.
- Black, Duncan, dan J. Vernon Henderson. 1999. "A Theory of Urban Growth." *Journal of Political Economy* 107(2):252-84.
- . 2003. "Urban Evolution in the USA." *Journal of Economic Geography* 3(4):343-72.
- Blake, Gerald. 2005. "Boundary Permeability in Perspective." Dalam Heather N. Nicol dan Ian Townsend-Gault, (para editor), *Holding the Line: Borders in a Global World*. Vancouver, Canada: University of British Columbia Press.
- Blanchard, Olivier J., Lawrence F. Katz, Robert E. Hall, dan Barry Eichengreen. 1992. "Regional Evolutions." *Brookings Papers on Economic Activity* 1992(1):1-75.
- Boltho, Andrea, Wendy Carlin, dan Pasquale Scaramozzino. 1997. "Will East Germany Become a New Mezzogiorno?" *Journal of Comparative Economics* 24(3):241-64.
- Bolton, Patrick, dan Gerard Roland. 1997. "The Breakup of Nations: A Political Economy Analysis." *Quarterly Journal of Economics* 112(4):1057-90.
- Bond, Eric W. 2005. "The Sequencing of Trade Liberalization in the Presence of Adjustment Costs." Makalah dipresentasikan pada Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas. Notre Dame, IN.
- Booth, Charles. 1901. *Improved Means of Locomotion As a First Step Towards the Cure of the Housing Difficulties of London*. London, UK: Macmillan.
- Bordo, Michael D., Barry Eichengreen, dan Douglas A. Irwin. 1999. "Is Globalization Today Really Different Than Globalization a Hundred Years Ago?" Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 7195.
- Boreak, Sik. 2000. "Land Ownership, Sales and Concentration in Cambodia. A Preliminary Review of Secondary Data and Primary Data from Four Recent Surveys." Phnom Penh: Development Resource Institute Working Paper Series 16.
- Borgegård, Lars-Erik, dan Jim Kemeny. 2004. "Sweden: High-Rise Housing for a Low-Density Country." Dalam R. Turkington, R. van Kempen, dan E. Wassenberg, (para editor), *High-Rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*. Delft, Belanda: Delft University Press.
- Borjas, George J. 1990. *Friends or Strangers: The Impact of Immigration on the U.S. Economy*. New York, NY: Basic Books.
- Borjas, George J., Stephen G. Bronars, dan Stephen J. Trejo. 1992. "Self Selection and Internal Migration in the United States." *Journal of Urban Economics* 32(2):159-85.
- Borsch-Supan, Axel. 1987. "The Role of Education: Mobility Increasing or Mobility Impeding?" Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 2329.
- Bossone, Biagio, dan Jong-Kun Lee. 2004. "In Finance, Size Matters: The 'Systemic Scale Economies' Hypothesis." *IMF Staff Papers* 51(1):19-46.

- Bougheas, Spiros, Panicos O. Demetriades, dan Edgar L. W. Morgenroth. 1999. "Infrastructure, Transport Costs and Trade." *Journal of International Economics* 47(1):169–89.
- Bourguignon, Francois, dan Christian Morrisson. 1998. "Inequality and Development: The Role of Dualism." *Journal of Development Economics* 57(2):233–57.
- . 2002. "Inequality among World Citizens: 1820–1992." *American Economic Review* 92(4):727–44.
- Brahmbhatt, Milan. 2004. *Strong Fundamentals to the Fore: Regional Overview*. Washington, DC: World Bank, Wilayah Timur dan Pasifik.
- Brakman, Steven, Harry Garretsen, dan Charles van Marrewijk. 2001. *An Introduction to Geographical Economics: Trade, Location and Growth*. New York, NY: Cambridge University Press.
- Brandts, Jordi, dan David J. Cooper. 2007. "It's What You Say, Not What You Pay: An Experimental Study of Manager-Employee Relationships in Overcoming Coordination Failure." *Journal of the European Economic Association* 5(6):1223–68.
- Brezis, Elise S., dan Paul R. Krugman. 1997. "Technology and the Life Cycle of Cities." *Journal of Economic Growth* 2(4):369–83.
- Bristow, R. 1984. *Land Use Planning in Hong Kong: History, Policies and Procedures*. Hong Kong: Oxford University Press.
- Broadman, Harry G. 2005. *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union in International Trade*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006. *Africa's Silk Road: China and India's New Economic Frontier*. Washington, DC: World Bank.
- Brockerhoff, M., dan P. Hewett. 2000. "Inequality of Child Mortality Among Ethnic Groups in Sub-Saharan Africa." *Bulletin of the World Health Organization* 78(1):30–41.
- Brown, Annette N. 1997. "The Economic Determinants of the Internal Migration Flows in Russia During Transition." Ann Arbor, Michigan: William Davidson Institute Working Paper Series 89.
- Brown, David, Marianne Fay, John Felkner, Somik V. Lall, dan Hyoung Gun Wang. 2008. "The Death of Distance? Economic Implications of Infrastructure Improvement in Russia." World Bank, Office of the Chief Economist, Eropa dan Wilayah Asia Tengah. Washington, DC. Diproses.
- Brueckner, Jan K. 2007. "Government Land-Use Interventions: An Economic Analysis." Makalah dipresentasikan pada World Bank 4th Urban Research Symposium. Washington, DC.
- Brühlhart, Marius. 2008. "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962–2006." Nottingham, UK: University of Nottingham Working Paper Series 2008-08.
- Brunetti, Aymo, dan Beatrice Weder. 2003. "A Free Press is Bad News for Corruption." *Journal of Public Economics* 87(7-8):1801–24.
- Brushett, Stephen. 2005. "Management and Financing of Road Transport Infrastructure in Africa." Washington, DC: World Bank Sub-Saharan Africa Transport Policy Working Paper Series 4.
- Bryceson, Deborah Fahy. 1999. "Sub-Saharan Africa Betwixt and Between: Rural Livelihood Practices and Policies." Leiden, Netherlands: African Studies Centre Working Paper Series 43.
- Buckley, Robert, Alain Bertaud, dan V. K. Phatak. 2005. "Property Rights and Interlocking Policy Constraints Urban Land Markets: Reforming Mumbai's Real Estate Raj." Makalah dipresentasikan pada Land Policies & Administration for Accelerated Growth and Poverty Reduction. New Delhi, India.
- Buckley, Robert, dan Jerry Kalarickal, para editor. 2006. *Thirty Years of World Bank Shelter Lending: What Have We Learned?* Washington, DC: World Bank.
- Burchfield, Marcy, Henry G. Overman, Diego Puga, dan Matthew Turner. 2006. "Causes of Sprawl: A Portrait from Space." *Quarterly Journal of Economics* 121(2):587–633.
- Burkey, Mark L. 2006. "Gini Coefficients for the 2000 Census." North Carolina A&T State University, Department of Economics and Transportation-Logistics. Greensboro, NC. Diproses.
- Button, Kenneth. 1999. "Shipping Alliances: Are They at the Core of Solving Instability Problems in Shipping?" Makalah dipresentasikan pada 1999 Meeting of the International Association of Maritime Economists. Halifax, Canada.
- Buyts, Piet, Susmita Dasgupta, Timothy S. Thomas, dan David Wheeler. 2008. "Determinants of a Digital

- Divide in Sub-Saharan Africa: A Spatial Econometric Analysis of Cell Phone Coverage." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4516.
- Buyts, Piet, Uwe Deichmann, dan David Wheeler. 2006. "Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4097.
- Cabinet Council. 1972. *New Integrated Spatial Development Plan (Japanese)*. Tokyo, Japan: Cabinet Council.
- Calem, Paul S. 1994. "The Impact of Geographic Deregulation on Small Banks." *Business Review* November/Desember:17-31.
- Calem, Paul S., dan Gerald A. Carlino. 1991. "Urban Agglomeration Economies in the Presence of Technical Change." *Journal of Urban Economics* 29(1):82-95.
- Cali, Massimiliano. 2008. "Urbanization, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Calmon, Paulo Carlos Du Pin. 2003. "Evaluation of Subsidies in Brazil: an Overview." World Bank. Washington, DC. Diproses.
- Canning, David, dan Esra Bennathan. 2007. "The Rate of Return to Transportation Infrastructure." Dalam OECD/ECMT, (para editor), *Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*. Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD).
- Cárdenas, Mauricio, dan Adriana Pontón. 1995. "Growth and Convergence in Colombia: 1950-1990." *Journal of Development Economics* 47(1):5-37.
- Carlino, Gerald A. 1979. "Increasing Returns to Scale in Metropolitan Manufacturing." *Journal of Regional Science* 19(3):369-72.
- Carlino, Gerald A., dan Satyajit Chatterjee. 2001. "Employment Deconcentration: a New Perspective on America's Postwar Urban Evolution." Philadelphia, PA: Federal Reserve Bank of Philadelphia Working Paper Series 01-4.
- Carlton, Dennis W. 1983. "The Location and Employment Choices of New Firms: An Econometric Model with Discrete and Continuous Endogenous Variables." *Review of Economics and Statistics* 65(3):440-9.
- Carrère, Céline. 2007. "Regional Agreement and the Welfare in the South: When Scale Economies in Transport Matters." Clermont-Ferrand, France: CERDI Working Paper Series 2007-26.
- Carvalho, Alexandre S., Somik V. Lall, dan Christopher Timmins. 2006. "Regional Subsidies and Industrial Prospects of Lagging Regions." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3843.
- Caselli, Francesco. 2005. "Accounting for Cross-Country Income Differences." Dalam Philippe Aghion dan Steven N. Durlauf, (para editor), *Handbook of Economic Growth, Volume 1A*. Amsterdam, Belanda: North-Holland.
- Caselli, Francesco, dan James Feyrer. 2007. "The Marginal Product of Capital." *Quarterly Journal of Economics* 122(2):535-68.
- Cashin, Paul A. 1995. "Economic Growth and Convergence across the Seven Colonies of Australasia: 1861-1991." *Economic Record* 71(2):132-44.
- Catin, Maurice, dan Christophe Van Huffel. 2003. "Inégalités Régionales et Développement Economique: le Cas Français (1850-2000)." *La Revue d'Economie Régionale e Urbaine Part 5*:1-18.
- Chakraborty, Pinaki. 2003. "Unequal Fiscal Capacities across Indian States: How Corrective is the Fiscal Transfer Mechanism?" Makalah dipresentasikan pada WIDER project conference on Spatial Inequality in Asia at United Nations University Headquarters. Tokyo, Jepang.
- Chakravorty, Sanjoy, dan Somik V. Lall. 2005. "Industrial Location and Spatial Inequality: Theory and Evidence from India." *Review of Development Economics* 9(1):47-68.
- . 2007. *Made in India: The Economic Geography and Political Economy of Industrialization*. New Delhi, India dan New York, NY: Oxford University Press.
- Chandler Jr., Alfred Dupont. 1977. *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, MA: Belknap Press.
- Chandler, Mittie Olion. 1992. "Public Housing Desegregation: What Are the Options?" *Housing Policy Debate* 3(2):509-34.
- Chandler, Tertius. 1987. *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*. Lampeter, UK: Edwin Mellen Press.

- Chandler, Tertius, dan Gerald Fox. 1974. *Three Thousand Years of Urban Growth*. New York, NY dan London, UK: Academic Press.
- Chandra, Vandana, para editor. 2006. *Technology Adaptation and Exports: How Some Developing Countries Got It Right*. Washington, DC: World Bank.
- Chang, Ha-Joon. 2005. "Policy Space in Historical Perspective with Special Reference to Trade and Industrial Policies." Makalah dipresentasikan pada Queen Elizabeth House 50th Anniversary Conference: The Development of Threats and Promises. Oxford, UK.
- Charlot, Sylvie, dan Gilles Duranton. 2004. "Communication Externalities in Cities." *Journal of Urban Economics* 56(3):581-613.
- Chase-Dunn, Christopher, Yukio Kawano, dan Benjamin D. Brewer. 2000. "Trade Globalization since 1795: Waves of Integration in the World-System." *American Sociological Review* 65(1):77-95.
- Chen, Yang. 2008. "China: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Catatan Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- . 2008. "Urban Agglomeration Policy in China." Background note for the WDR 2009.
- Chinitz, Benjamin J. 1961. "Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh." *American Economic Review* 51(2):279-89.
- Chinn, Menzie D., dan Hiro Ito. 2006. "What Matters for Financial Development? Capital Controls, Institutions, and Interactions." *Journal of Development Economics* 81(1):163-92.
- Chiquier, Loic, Olivier Hassler, dan Michael Lea. 2004. "Mortgage Securities in Emerging Markets." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3370.
- Chomitz, Kenneth M., Piet Buys, dan Timothy S. Thomas. 2005. "Quantifying the Rural-Urban Gradient in Latin America and the Caribbean." Washington, DC: World Bank Policy Research 3634.
- Chow, Hwee K., Peter N. Kriz, Roberto S. Mariano, dan Augustine H. H. Tan. 2005. *Trade, Investment and Financial Integration in East Asia*. Tanglin, Singapore: Association of Southeastern Asian Nations + 3 Secretariat.
- Christaller, Walter. 1933. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Christensen, Dan Charly. 2004. "Physiocracy: The Missing Link." Dalam K. Sundberg, T. Germundsson, dan K. Hansen, (para editor), *Modernisation and Tradition. European Local and Manorial Societies 1500-1900*. Lancaster, UK: Nordic Academic Press.
- Ciccone, Antonio, dan Giovanni Peri. 2006. "Identifying Human-Capital Externalities: Theory with Applications." *Review of Economic Studies* 73(2):381-412.
- Clark, Colin. 1957. *The Conditions of Economic Progress, Third Edition*. London, UK: McMillan.
- Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro, dan Lant Pritchett. 2008. "The Place Premium: Wage Differences for Identical Workers across the US Border." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4671. Background paper for the 2009 *World Development Report*.
- Cockrem, Tom. 2007. "Singapore's Slum Deal." *The Sun-Herald*, 8 April.
- Coe, Patrick J., dan J. C. Herbert Emery. 2004. "The Disintegrating Canadian Labour Market? The Extent of the Market Then and Now." *Canadian Journal of Economics* 37(4):879-97.
- Cohen, Daniel, dan Marcelo Soto. 2007. "Growth and Human Capital: Good Data, Good Results." *Journal of Economic Growth* 12(1):51-76.
- Cole, William E., dan Richard D. Sanders. 1985. "Internal Migration and Urban Employment in the Third World." *American Economic Review* 75(3):481-94.
- Collier, Paul. 2003. *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy*. Washington, DC dan New York, NY: World Bank dan Oxford University Press.
- . 2007. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It*. New York, NY dan Oxford, UK: Oxford University Press.
- Collier, Paul, dan Stephen A. O'Connell. 2008. "Opportunities and Choices." Dalam Benno J. Ndulu, Stephen A. O'Connell, Robert H. Bates, Paul Collier, dan Charles C. Soludo, (para editor), *The Political Economy of Economic Growth in Africa, 1960-2000, Volume 1*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

- Collier, Paul, dan Anthony J. Venables. 2007. "Rethinking Trade Preferences: How Africa Can Diversify Its Exports." *World Economy* 30(8):1326–45.
- Combes, Pierre-Philippe. 2000. "Marshall-Arrow-Romer Externalities and City Growth." Paris, France: Centre d'Etude et de Recherche en Action Sociale Working Paper Series 99-06.
- Combes, Pierre-Philippe, dan Miren Lafourcade. 2001. "Transport Cost Decline and Regional Inequalities: Evidence from France." London, UK: Centre for Economic Policy Research Working Paper Series 2894.
- . 2005. "Transport Costs: Measures, Determinants, and Regional Policy Implications for France." *Journal of Economic Geography* 5(3):319–49.
- Commission for Africa (CFA). 2005. *Our Common Interest: Report of the Commission for Africa*. London, UK: Commission for Africa (CFA).
- Connell, J., B. Dasgupta, R. Lashley, dan M. Lipton. 1976. *Migration from Rural Areas: The Evidence from Village Studies*. Delhi, India: Oxford University Press.
- Costa, Dora L., dan Matthew E. Kahn. 2000. "Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940-1990." *Quarterly Journal of Economics* 115(4):1287–315.
- Coulbaly, Souleymane. 2006. "Regional Integration and the Persistent Uneven Spread of Economic Activities in Developing Areas." *Economie Internationale* 106(2):5–23.
- . 2007. "Evaluating the Trade Impact of Developing RTAs: A Semi-Parametric Approach." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4220.
- . 2008. "On the Complementarity of Regional and Global Trade." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Coulbaly, Souleymane, dan Lionel Fontagné. 2006. "South-South Trade: Geography Matters." *Journal of African Economies* 15(2):313–41.
- Crafts, Nicholas. 2005. "Regional GDP in Britain, 1871-1911: Some Estimates." *Scottish Journal of Political Economy* 52(1):54–64.
- . 2008. "Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization." Catatan Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Crafts, Nicholas, Terence C. Mills, dan Abay Mulatu. 2007. "Total Factor Productivity Growth on Britain's Railways, 1852-1912: A Reappraisal of the Evidence." *Exploration in Economic History* 44(4):608–34.
- Crafts, Nicholas, dan Gianni Toniolo. 1996. *Economic Growth in Europe since 1945*. Cambridge, UK dan New York, NY: Cambridge University Press.
- Crafts, Nicholas F. R. 1989. "British Industrialization in an International Context." *Journal of Interdisciplinary History* 19(3):415–28.
- Criscuolo, Chiara, Jonathan E. Haskel, dan Matthew J. Slaughter. 2004. "Why Are Some Firms More Innovative? Knowledge Inputs, Knowledge Stocks and the Role of Global Engagement." *Tuck School of Business*. Hanover, NH. Diproses.
- CSAO-ECOWAS. 2005. Atlas des Transports et des Telecommunications dans la West African States. Club Du Sahel et de L'Afrique de L'Ouest and Economic Community of West African States: Paris-Abuja.
- Cullinane, Sharon. 2002. "The Relationship between Car Ownership and Public Transport Provision: A Case Study of Hong Kong." *Transport Policy* 9(1):29–39.
- Cutler, David, Angus Deaton, dan Adriana Lleras-Muney. 2006. "The Determinants of Mortality." *Journal of Economic Perspectives* 20(3):97–120.
- Czubala, Witold, Ben Shepherd, dan John S. Wilson. 2007. "Help or Hindrance? The Impact of Harmonized Standards on African Exports." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4400.
- Da Mata, Daniel, Uwe Deichmann, J. Vernon Henderson, Somik V. Lall, dan Howard G Wang. 2007. "Determinants of City Growth in Brazil." *Journal of Urban Economics* 62(2):252–72.
- Dall'Erba, Sandy. 2003. "The Trade-off Efficiency-Equity as an Explanation of the Mitigated Success of the European Regional Development Policies." Urbana, IL: EUC Working Paper Series Vol. 2, No. 3.
- Davezies, Laurent. 2001. *Policies for Sound Development*. Paris, France: Organization for Economic Cooperation and Development.
- Davis, Donald R., dan David E. Weinstein. 1999. "Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation." *European Economic Review* 43(2):379–407.

- Davis, Steven J., dan John C. Haltiwanger. 1992. "Gross Job Creation, Gross Job Destruction, and Employment Reallocation." *Quarterly Journal of Economics* 107(3):819–63.
- De Blij, Harm. 2005. *Why Geography Matters: Three Challenges Facing America: Climate Change, the Rise of China, and Global Terrorism*. New York, NY: Oxford University Press.
- De Brauw, Alan, dan John Giles. 2008. "Migrant Labor Markets and the Welfare of Rural Households in the Developing World: Evidence from China." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4585.
- de la Fuente, Angel. 2000. "Convergence across Countries and Regions: Theory and Empirics." London, UK: Centre for Economic Policy Research Working Paper Series 2465.
- . 2004. "Second-Best Redistribution through Public Investment: a Characterization, an Empirical Test and an Application to the Case of Spain." *Regional Science and Urban Economics* 34(5):489–503.
- de la Fuente, Angel, Xavier Vives, Juan J. Dolado, dan Riccardo Faini. 1995. "Infrastructure and Education as Instruments of Regional Policy: Evidence from Spain." *Economic Policy* 10(20):11–51.
- De Long, J. Bradford. 1988. "Productivity Growth, Convergence, and Welfare: Comment." *American Economic Review* 78(5):1138–54.
- De Long, J. Bradford, dan Andrei Shleifer. 1993. "Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution." *Journal of Law and Economics* 36(2):671–702.
- de Soto, Hernando. 2000. *The Mystery of Capital: Why Capitalism Triumphs in the West and Fails Everywhere Else*. London, UK: Bantam Press.
- Decressin, Jörg, dan Antonio Fatás. 1994. "Regional Labour Market Dynamics in Europe." London, UK: Centre for Economic Policy Research Working Paper Series DP1085.
- Deichmann, Uwe, Marianne Fay, Jun Koo, dan Somik V. Lall. 2004. "Economic Structure, Productivity, and Infrastructure Quality in Southern Mexico." *Annals of Regional Science* 38(3):361–85.
- Deichmann, Uwe, Kali Kaiser, Somik V. Lall, dan Zmarak Shalizi. 2005. "Agglomeration, Transport, and Regional Development in Indonesia." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3477.
- Deichmann, Uwe, Somik V. Lall, Stephen J. Redding, dan Anthony J. Venables. Akan terbit. "Industrial Location in Developing Countries." *World Bank Research Observer*.
- Deiningner, Klaus W., dan S. Jin. 2003. "Land Sales and Rental Markets in Transition. Evidence from Rural Vietnam." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3013.
- Dekle, Robert, dan Jonathan Eaton. 1999. "Agglomeration and Land Rents: Evidence from the Prefectures." *Journal of Urban Economics* 46(2):200–14.
- Demurger, Sylvie, Jeffrey D. Sachs, Wing Thye Woo, Shuming Bao, Gene Chang, dan Andrew Mellinger. 2002. "Geography, Economic Policy and Regional Development in China." *Asian Economic Papers* 1(1):146–97.
- Deshingkar, Priya, dan Sven Grimm. 2004. *Voluntary Internal Migration: An Update*. London, UK: Overseas Development Institute.
- Desmet, Klaus, dan Marcel Fafchamps. 2003. "What are Falling Transport Costs Doing to Spatial Concentration Across US Counties?" London, UK: Centre for Economic Policy Research Working Paper Series 3853.
- . 2006. "Employment Concentration across U.S. Counties." *Regional Science and Urban Economics* 36(4):482–509.
- Deutsch, Robert. 2006. "Beneficiary Assessment of Land Titles Recipients under Land Management and Administrative Project (LMAP)." Diproses.
- Devereux, Michael P., Rachel Griffith, dan Helen Simpson. 2004. "The Geographic Distribution of Production Activity in the UK." *Regional Science and Urban Economics* 34(5):533–64.
- Dillinger, William. 2007. "Poverty and Regional Development in Eastern Europe and Central Asia." Washington, DC: World Bank Working Paper 118.
- Disdier, Anne-Celia, dan Keith Head. 2008. "The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade." *Review of Economics and Statistics* 90(1):37–48.
- Dixie, G. 2002. *Review of Current and Future Airfreight Situation From Bangladesh*. Dhaka, Bangladesh: Accord Associates for the Hortex Foundation.

- Dixit, Avinash K., dan Joseph E. Stiglitz. 1977. "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity." *American Economic Review* 67(3):297–308.
- Djankov, Simeon, Caroline L. Freund, dan Cong S. Pham. 2006. "Trading on Time." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3909.
- Dobkins, Linda Harris, dan Yannis M. Ioannides. 2001. "Spatial Interactions among US Cities, 1900-1990." *Regional Science and Urban Economics* 31(6):701–31.
- Docquier, Frédéric. 2006. "Brain Drain and Inequality across Nations." Makalah dipresentasikan pada EUDN-AFD Conference on Migration and Development. Paris, Prancis.
- Docquier, Frédéric, Michel Beine, dan Hillel Rapoport. 2006. "Brain Drain and Human Capital Formation in Developing Countries: Winner and Losers." Louvain-la-Neuve, Belgium: Université Catholique de Louvain, Département des Sciences Economiques Working Paper Series 2006-23.
- Donoso Clark, M., dan M. Leninhan. 2008. "A Space-Based Development Framework: A Bottom-up Approach to Economic Integration." *World Bank, Environmentally and Socially Sustainable Development Unit, Europe and Central Asia Regional Office*. Washington, DC: Diproses.
- Donsky, Martin. 1990. "Putting a Spin on the Yarn Business; Macfield Tries to Get a Leg Up on its Competition." *Business North Carolina*. 1 September 1990.
- Dorosh, Paul A., Steven Haggblade, dan Simon Dradri. 2007. "Cotton in Zambia: Alternative Instruments for Ensuring Food Security and Price Stability in Zambia." East Lansing, MI: International Development Collaborative Working Paper Series ZM-FSRP-WP-29.
- Douthat, Ross, Marshall Poe, dan Abigail Cutler. 2006. "The Poor get Richer." *The Atlantic Monthly*.
- Drabenstott, Mark. 2005. *A Review of the Federal Role in Regional Economic Development*. Kansas City, MO: Federal Reserve Bank of Kansas City.
- Duarte, Angelo Jose Mont Alverne, Pedro Cavalcanti Gomes Ferreira, dan Marcio Antonio Salvato Jr. 2004. "Regional or Educational Disparities? A Counterfactual Exercise." Sao Paulo, Brasil: Fundação Getulio Vargas Department of Economics Working Paper Series 532.
- Dumais, Guy, Glenn Ellison, dan Edward L. Glaeser. 2002. "Geographic Concentration as a Dynamic Process." *Review of Economics and Statistics* 84(2):193–204.
- Dumke, Rolf H. 1994. "Urban Inequality in Wilhemine Germany." Institut für Volkswirtschaftslehre, Universität der Bundeswehr München. Munich, Germany. Diproses.
- Dunlap, David W. 1992. "Some Land-use History Highlights." *The New York Times*, 12 April.
- Dunlevy, James A., dan Don Bellante. 1983. "Net Migration, Endogenous Incomes and the Speed of Adjustment to the North-South Differential." *Review of Economics and Statistics* 65(1):66–75.
- Dunne, Timothy, Mark J. Roberts, dan Larry Samuelson. 1989a. "Plant Turnover and Gross Employment Flows in the U.S. Manufacturing Sector." *Journal of Labor Economics* 7(1):48–71.
- . 1989b. "The Growth and Failure of U.S. Manufacturing Plants." *Quarterly Journal of Economics* 104(4):671–98.
- Duranton, Gilles, dan Henry G. Overman. 2002. "Testing for Localization Using Micro-Geographic Data." London, UK: Centre for Economic Performance Discussion Papers 540.
- Duranton, Gilles, dan Diego Puga. 2000. "Diversity and Specialization in Cities: Why, Where and When Does It Matter?" *Urban Studies* 37(3):533–555.
- . 2001. "Nursery Cities: Urban Diversity, Process Innovation, and the Life Cycle of Products." *American Economic Review* 91(5):1454–77.
- . 2004. "Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies." Dalam J. Vernon Henderson dan Jacque Thisse, (para editor), *Handbook of Urban and Regional Economies, Volume 4*. Amsterdam, Belanda: North Holland.
- . 2005. "From Sectoral to Functional Urban Specialization." *Journal of Urban Economics* 57(2):343–70.
- Easterly, William, dan Ross Levine. 2001. "What Have We Learned From a Decade of Empirical Research on Growth? It's not Factor Accumulation: Stylized Facts and Growth Models." *World Bank Economic Review* 15(2):177–219.
- Easterly, William, dan Yaw Nyarko. 2008. "Is the Brain Drain Good for Africa?" Washington, DC: Brookings

- Global Economy and Development Working Paper Series 19.
- Eaton, Jonathan, dan Zvi Eckstein. 1997. "Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27(4-5):443-74.
- Eeckhout, Jan. 2004. "Gibrat's Law for (All) Cities." *American Economic Review* 94(5):1429-51.
- Ellison, Glenn, dan Edward L. Glaeser. 1997. "Geographic Concentration in US Manufacturing Industries: A Dartboard Approach." *Journal of Political Economy* 105(5):889-927.
- Engel, Eduardo, Alexander Galetovic, dan Claudio Raddatz. 1998. "Taxes and Income Distribution in Chile: Some Unpleasant Redistributive Arithmetic." Santiago de Chile: Centro de Economía Aplicada, Universidad de Chile, Documentos de Trabajo 41.
- Engels, Friedrich. 1987. *The Condition of the Working Class in England*. New York, NY: Penguin Books (awalnya diterbitkan di Jerman pada 1945).
- Escobal, Javier, dan Maximo Torero. 2000. "Does Geography Explain Differences in Economic Growth in Peru?" Washington, DC: Inter-American Development Bank Research Network Working Paper Series R-404.
- Estache, Antonio, dan Marianne Fay. 2007. "Current Debates on Infrastructure Policy." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4410.
- Estache, Antonio, Marianela González, dan Lourdes Trujillo. 2002. "Efficiency Gains from Port Reform and the Potential for Yard-stick Competition: Lessons from Mexico." *World Development* 30(4):545-60.
- Euractiv. 2008. *Commission Defends Proposal on Pension 'Portability'*. Brussels: Euractiv.
- European Commission. 2001. *Unity, Solidarity, Diversity for Europe, its People and its Territory: Second Report on Economic and Social Cohesion*. Brussels: European Commission.
- . 2002. *European Union Public Finance*. Luxembourg: European Commission, Office for Official Publications of the European Communities.
- . 2007. *Growing Regions, Growing Europe*. Brussels, Belgium: European Communities.
- Evans, Carolyn L., dan James E. Harrigan. 2005. "Distance, Time and Specialization: Lean Retailing in General Equilibrium." *American Economic Review* 95(1):292-313.
- Evans, Peter. 2002. *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*. Berkeley, CA: Berkeley University Press.
- Evenett, Simon J. 2005. "Competitive Liberalization: A Tournament Theory-Based Interpretation." Makalah dipresentasikan pada Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas. Notre Dame, IN.
- Ezcurra, Roberto, dan Pedro Pascual. 2007. "Spatial Disparities in Productivity in Central and Eastern Europe." *Eastern European Economics* 45(3):5-32.
- Fafchamps, Marcel, dan Klaus Desmet. 2000. "The Changing Spatial Distribution of Economic Activity across U.S. Counties." Oxford, UK: Economic Series Working Papers 43.
- Faini, Riccardo. 1983. "Cumulative Process of Deindustrialization in an Open Region: the Case of Southern Italy." *Journal of Development Economics* 12(3):277-301.
- . 1996. "Increasing Returns, Migration and Convergence." *Journal of Development Economics* 49(1):121-36.
- Faini, Riccardo, Curzio Giannini, dan Giampaolo Galli. 1993. "Finance and Development: The Case of Southern Italy." Dalam Alberto Giovannini, (para editor), *Finance and Development: Issues and Experience*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Fan, Shenggen, Xiaobo Zhang, dan Neetha Rao. 2004. "Public Expenditure, Growth, and Poverty Reduction in Rural Uganda." Washington, DC: International Food Policy Research Institute Working Paper Series 4.
- Farvacque-Vitkovic, Catherine, Alicia Casalis, Christian Eghoff, dan Mahine Diop. 2007. "Development of the Cities of Mali: Challenges and Priorities." Washington, DC: World Bank, Africa Region Working Paper 104.
- Fay, Marianne, John Felkner, dan Somik V. Lall. 2008. "Market Access and Firm Productivity in the Russian Federation." *World Bank*. Washington, DC. Diproces.
- Fay, Marianne, dan Charlotte Opal. 2000. "Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon."

- Washington, DC: Policy Research Working Paper 2412.
- Fearon, James D., dan David D. Laitin. 2003. "Additional Tables for Ethnicity, Insurgency and Civil War." Stanford University. Palo Alto, CA. Diproces.
- Feder, Gershon, dan Peter Lanjouw. 2001. "Rural Non-Farm Activities and Rural Development: From Experience towards Strategy." Washington, DC: Rural Development Strategy Background Paper 4.
- Feenstra, Robert C., dan Gordon H. Hanson. 1997. "Foreign Direct Investment and Relative Wages: Evidence from Mexico's Maquiladoras." *Journal of International Economics* 42(3-4):371-93.
- Feldman, Maryann P. 1994. *The Geography of Innovation*. Boston, MA: Kluwer.
- Feldman, Maryann P., dan David B. Audretsch. 1999. "Innovation in Cities: Science-Based Diversity, Specialization and Localized Competition." *European Economic Review* 43(2):409-29.
- Ferreira, Afonso. 2000. "Convergence in Brazil: Recent Trends and Long-Run Prospects." *Journal of Applied Economics* 3(4):479-89.
- Fingleton, Bernard. 2003. "Increasing Returns: Evidence from Local Wages in Great Britain." *Oxford Economic Papers* 55(4):716-39.
- Fink, Carsten, dan Aaditya Mattoo. 2004. "Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues." *Journal of Economic Integration* 19(4):742-79.
- Fink, Carsten, Aaditya Mattoo, dan Ileana Cristina Neagu. 2005. "Assessing the Impact of Communication Costs on International Trade." *Journal of International Economics* 67(2):428-45.
- Fischer, Carolyn, Winston Harrington, dan Ian W. H. Parry. 2007. "Should Automobile Fuel Economy Standards be Tightened?" *Energy Journal* 28(4):1-30.
- Fogel, Robert W. 1979. "Notes on the Social Savings Controversy." *Journal of Economic History* 39(1):1-54.
- Fontagné, Lionel, Thierry Mayer, dan Soledad Zignago. 2005. "Trade in the Triad: How Easy is the Access to Large Markets?" *Canadian Journal of Economics* 38(4):1401-30.
- Foroutan, Faezeh, dan Lant Pritchett. 1993. "Intra-Sub-Saharan African Trade: Is it Too Little?" *Journal of African Economics* 2(1):74-105.
- Frankel, Jeffrey A., Ernesto Stein, dan Shang-Jin Wei. 1996. "Regional Trade Arrangements: Natural or Supernatural." *American Economic Review* 86(2):52-6.
- Freund, Caroline L., dan Diana Weinhold. 2004. "The Effect of the Internet on International Trade." *Journal of International Economics* 62(1):171-89.
- Fuentes, Ricardo, dan Andrés Montes. 2004. "Mexico and the Millennium Development Goals in a Subnational Level." *Journal of Human Development* 5(1):97-120.
- Fujita, Masahisa, para editor. 2007. *Regional Integration in East Asia: From the Viewpoint of Spatial Economics*. New York, NY: Palgrave Macmillan.
- Fujita, Masahisa, dan Ryoichi Ishii. 1999. "Global Location Behavior and Organizational Dynamics of Japanese Electronics Firms and their Impact on Regional Economies." Dalam Alfred D. Chandler Jr, Peter Hagstrom, dan Orjan Solvell, (para editor), *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization and Regions*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Fujita, Masahisa, dan Takatoshi Tabuchi. 1997. "Regional Growth in Post War Japan." *Regional Science and Urban Economics* 27(6):643-70.
- Fuss, Melvyn A., dan Vinod K. Gupta. 1981. "A Cost Function Approach to the Estimation of Minimum Efficient Scale, Returns to Scale, and Suboptimal Capacity: With an Application to Canadian Manufacturing." *European Economic Review* 15(2):123-35.
- Gabaix, Xavier, dan Yannis M. Ioannides. 2004. "Evolution of City Size Distributions." Dalam J. Vernon Henderson dan Jacque-Francois Thisse, (para editor), *Handbook of Urban and Regional Economics Vol. 4*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier.
- Gakenheimer, Ralph. 1999. "Urban Mobility in the Developing World." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 33(7):671-89.
- Gallaway, Lowell E., dan Richard K. Vedder. 1971. "Mobility of Native Americans." *Journal of Economic History* 31(3):613-49.
- Gallup, John L., Jeffrey D. Sachs, dan Andrew D. Mellinger. 1999. "Geography and Economic Development." *International Regional Science Review* 22(2):179-232.

- Garau, Pietro. 2008. Catatan untuk State of the World's Cities Report 2008: Policy Analysis and Recommendations. Nairobi: UN-HABITAT.
- García-Verdú, Rodrigo. 2005. "Income, Mortality, and Literacy Distribution Dynamics Across States in Mexico: 1940-2000." *Cuadernos de Economía* 42(125):165-92.
- Garrett, James. 2005. *Mobility, Migration and Rural-Urban Changes, Brief 2*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute (IFPRI).
- Garrett, Power. 2002. "Slums of Baltimore." Dalam Jessica L. Elfenbein, John R. Breihan, dan Thomas L. Hollowak, (para editor), *From Mobtown to Charm City: New Perspectives on Baltimore's Past*. Baltimore, MD: Maryland Historical Society.
- Gauthier, Jean-Paul. 2007. *Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*. Washington, DC: World Bank, Foreign Investment Advisory Service (FIAS).
- Gibbon, Peter, dan Stefano Ponte. 2005. *Trading Down: Africa, Value Chains, and the Global Economy*. Philadelphia, PA: Temple University Press.
- Gibson, John, dan Scott Rozelle. 2003. "Poverty and Access to Roads in Papua New Guinea." *Economic Development and Cultural Change* 52(1):159-85.
- Gill, Indermit, dan Homi Kharas. 2007. *An East Asia Renaissance: Ideas for Economic Growth*. Washington, DC: World Bank.
- Gilman, Sidney. 1984. *The Competitive Dynamics of Container Shipping*. Liverpool, UK: Gower Pub Co.
- Glaeser, Edward L., dan Matthew E. Kahn. 2001. "Decentralized Employment and the Transformation of the American City." Cambridge, MA: Harvard Institute of Economic Research Working Paper Series 1912.
- Glaeser, Edward L., Hedi D. Kallal, José A. Scheinkman, dan Andrei Shleifer. 1992. "Growth in Cities." *Journal of Political Economy* 100(6):1126-52.
- Glaeser, Edward L., Jed Kolko, dan Albert Saiz. 2001. "Consumer City." *Journal of Economic Geography* 1(1):27-50.
- Glaeser, Edward L., dan David C. Maré. 2001. "Cities and Skills." *Journal of Labor Economics* 19(2):316-42.
- Glaeser, Edward L., José A. Scheinkman, dan Andrei Schleifer. 1995. "Economic Growth in a Cross-Section of Cities." *Journal of Monetary Economics* 36(1):117-43.
- Golob, Thomas F., dan David Brownstone. 2005. "The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption." Berkeley, CA: University of California Energy Institute Policy and Economics Working Paper Series EPE-011.
- Good, David F. 1986. "Uneven Development in the Nineteenth Century: A Comparison of the Habsburg Empire and the United States." *Journal of Economic History* 46(1):137-51.
- Goodlad, R. 1996. "The Housing Challenge in South Africa." *Urban Studies* 33(9):1629-45.
- Gordon, Robert J. 1990. *The Measurement of Durable Goods Prices*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Gorzela, Grzegorz. 2007. "Cohesion and Convergence: Synonyms or Two Different Notions?" Makalah dipresentasikan pada Policy Workshop "Spatial Disparities and Development Policy". Berlin, Jerman.
- Government of India Planning Commission. 2002a. *10th Five Year Plan (2002-2007)*. New Delhi, India: Government of India, Planning Commission.
- . 2002b. *National Human Development Report 2001*. New Delhi, India: Government of India, Planning Commission.
- . 2006. *Towards Faster and More Inclusive Growth: An approach to the Eleventh Five Year Plan 2007-2012*. New Delhi, India: Government of India.
- Government of Malaysia. 2001. *Eight Malaysia Plan: 2001-2005*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit.
- Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology. 2003. *Multi-Disciplinary Committee Report of the Techno-Economic Survey on Wood and Wood Products Sector, 2003 4th Update*. Laos: Government of Nigeria, Federal Ministry of Science and Technology.
- Government of Sri Lanka. 2008. *Poverty Indicators Household Income and Expenditure Survey 2006-07*. Colombo: Sri Lanka Department of Census and Statistics, Ministry of Planning and Finance.
- Goyal, Sanjeev, dan Klaas Staal. 2004. "The Political Economy of Regionalism." *European Economic Review* 48(3):563-93.

- Green, Alan G. 1969. "Regional Inequality, Structural Change, and Economic Growth in Canada, 1890-1956." *Economic Development and Cultural Change* 17(4):567-83.
- Gregoire, Emmanuel, dan Pascal Labazee. 1993. *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest*. Paris, France: Karthala-Orstom.
- Greytak, David, dan Paul Blackley. 1985. "Labor Productivity and Local Industry Size: Further Issues in Assessing Agglomeration Economies." *Southern Economic Journal* 51(4):1121-9.
- Gribbin, August. 2000. "Overpopulated Megacities Face Frightening Future- Overpopulation in Developing Countries Impact on the West." *Insight On The News*. 21 Agustus 2000.
- Griliches, Zvi, dan Vidar Ringstad. 1971. *Economies of Scale and the Form of the Production Function: An Econometric Study of Norwegian Manufacturing Establishment Data*. Amsterdam, Belanda: North-Holland.
- Groupe Recherche - Actions pour le Développement. 2001. "Potentialités et Conflits dans les Zones Péri-urbaines: Le Cas de Bamako au Mali." London, UK: IIED Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies Working Paper Series 5.
- Guasch, Juan Luis. 2008. *Exporting by Mail: An Innovative Trade Facilitation Tool*. Washington, DC: World Bank, IFC Smart Lessons.
- Guerra, Carlos A., Priscilla W. Gikandi, Andrew J. Tatem, Abdisalan M. Noor, Dave L. Smith, Simon I. Hay, dan Robert W. Snow. 2008. "The Limits and Intensity of Plasmodium Falciparum Transmission: Implications for Malaria Control and Elimination Worldwide." *Plos Medicine* 5(2):e38-e38.
- Gwatkin, Davidson R., Shea Rutstein, Kiersten Johnson, Eldaw Suliman, Adam Wagstaff, dan Agbessi Amouzou. 2007. *Socio-Economic Differences in Health, Nutrition, and Population within Developing Countries: An Overview*. Washington, DC: World Bank.
- Hall, Carolyn. 1984. "Regional Inequalities in Well-Being in Costa Rica." *Geographical Review* 74(1):48-62.
- Hall, Peter. 2002. *Cities of Tomorrow*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Hall, Robert E. 1988. "The Relation between Price and Marginal Cost in U.S. Industry." *Journal of Political Economy* 96(5):921-47.
- . 1990. "Invariance Properties of Solow's Productivity Residual." Dalam Peter Diamond, (para editor), *Growth, Productivity, Unemployment: Essays to Celebrate Bob's Solow's Birthday*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Hall, Thomas, dan Sonja Vidén. 2005. "The Million Homes Programme: A Review of the Great Swedish Planning Model." *Planning Perspectives* 20(3):301-28.
- Hamaguchi, Nobuaki. Akan terbit. "Regional Integration, Agglomeration, and Income Distribution in East Asia." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Hammond, George William, dan Jürgen von Hagen. 1994. "Industrial Localization. An Empirical Test for Marshallian Localization Economies." London, UK: Centre for Economic Policy Research Working Paper Series 917.
- Hancock, Diana, David B. Humphrey, dan James A. Wilcox. 1999. "Cost Reductions in Electronic Payments: The Roles of Consolidation, Economies of Scale, and Technical Change." *Journal of Banking and Finance* 23(2-4):391-421.
- Hanson, Gordon H. 1996. "Agglomeration, Dispersion, and the Pioneer Firm." *Journal of Urban Economics* 39(3):255-81.
- . 1998a. "North American Economic Integration and Industry Location." *Oxford Review of Economic Policy* 14(2):30-44.
- . 1998b. "Regional Adjustment to Trade Liberalization." *Regional Science and Urban Economics* 28(4):419-44.
- Hardoy, Jorge E., dan David Satterthwaite. 1989. *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*. London, UK: Earthscan.
- Harley, C. Knick. 1980. "Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle 1850-1913." *Explorations in Economic History* 17(3):218-50.
- Harrigan, James E. 2005. "Airplanes and Comparative Advantage." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 11688.
- Harrigan, James E., dan Anthony J. Venables. 2006. "Timeliness and Agglomeration." *Journal of Urban Economics* 59(2):300-16.

- Harris, John R., dan Michael P. Todaro. 1970. "Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis." *American Economic Review* 60(1):126-42.
- Hau, Timothy. 1990. "Electronic Road Pricing: Developments in Hong Kong 1983-1989." *Journal of Transport Economics and Policy* 24(2):203-14.
- Hausmann, Ricardo, dan Dani Rodrik. 2003. "Economic Development as Self-discovery." *Journal of Development Economics* 72(2):603-33.
- Hausmann, Ricardo, Dani Rodrik, dan Andrés Velasco. 2005. "Growth Diagnostics." *Center for International Development*. Cambridge, MA. Diproces.
- Hay, Donald Andrew. 1979. "The Location of Industry in a Developing Country: The Case of Brazil." *Oxford Economic Papers* 31(1):93-120.
- Hay, Simon I., Carlos A. Guerra, Andrew J. Tatem, Abdisalan M. Noor, dan Robert W. Snow. 2004. "The Global Distribution and Population at Risk of Malaria: Past, Present, and Future." *Lancet Infectious Diseases* 4(6):327-36.
- Hay, Simon I., David L. Smith, dan Robert W. Snow. 2008. "Measuring Malaria Endemicity from Intense to Interrupted Transmission." *Lancet Infectious Diseases* 8(6):369-78.
- Hayashi, Takehisa. 2003. *Readings on Local Public Finance*. Tokyo, Japan: Toyo Keizai Shinposya.
- Hazlewood, Arthur. 1979. "The End of the East African Community: What are the Lessons for Regional Integration Schemes?" *Journal of Common Market Studies* 18(1):40-58.
- He, Canfei. Akan terbit. "Industrial Agglomeration and Economic Performance in the Transitional China." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Head, Charles Keith, dan Thierry Mayer. 2006. "Regional Wage and Employment Responses to Market Potential in the EU." *Regional Science and Urban Economics* 36(5):573-94.
- Head, Charles Keith, John Reis, dan Deborah Swenson. 1995. "Agglomeration Benefits and Location Choice: Evidence from Japanese Manufacturing Investment in the United States." *Journal of International Economics* 38(3-4):223-47.
- Heideloff, Christel, dan Manfred Zachcial. 2006. *Shipping Statistical Yearbook 2006*. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Helliwell, John F. 2002. "Measuring the Width of National Borders." *Review of International Economics* 10(3):517-24.
- Henderson, J. Vernon. 1974. "The Sizes and Types of Cities." *American Economic Review* 64(4):640-56.
- . 1986. "Efficiency of Resources Usage and City Size." *Journal of Urban Economics* 19(1):47-70.
- . 1997a. "Externalities and Industrial Development." *Journal of Urban Economics* 42(3):449-470.
- . 1997b. "Medium Size Cities." *Regional Science and Urban Economics* 27(6):583-612.
- . 2003a. "Marshall's Scale Economies." *Journal of Urban Economics* 53(1):1-28.
- . 2003b. "The Urbanization Process and Economic Growth: The So-What Question." *Journal of Economic Growth* 8(1):47-71.
- . 2005a. "Development and Growth." Dalam Philippe Aghion dan Steven N. Durlauf, (para editor), *Handbook of Economic Growth, Volume 1, Part B*. Amsterdam, Belanda: North-Holland.
- . 2005b. "Urbanization and Growth." Dalam Philippe Aghion dan Steven N. Durlauf, (para editor), *Handbook of Economic Growth*. Amsterdam, Belanda: North-Holland.
- . 2007. *Urbanization in China: Policy Issues and Options*. New York, NY: China Economic Research and Advisory Programme.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, dan Damhuri Nasution. 1996. "The Dynamics of Jabotabek Development." *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 32(1):71-95.
- Henderson, J. Vernon, Ari Kuncoro, dan Matthew Turner. 1995. "Industrial Development in Cities." *Journal of Political Economy* 103(5):1067-90.
- Henderson, J. Vernon, Todd Lee, dan Yung Joon Lee. 2001. "Scale Externalities in Korea." *Journal of Urban Economics* 49(3):479-504.
- Henderson, J. Vernon, Zmarak Shalizi, dan Anthony J. Venables. 2001. "Geography and Development." *Journal of Economic Geography* 1(1):81-105.
- Henriksen, Ingrid. 2003. "Freehold Tenure in Late Eighteenth Century Denmark." Dalam Kyle D.

- Kaufman, (para editor), *Advances in Agricultural Economic History*. New York, NY: JAI Press.
- Henry, Peter Blair. 2007. "Capital Account Liberalization: Theory, Evidence, and Speculation." *Journal of Economic Literature* 45(4):887-935.
- Hering, Laura, dan Sandra Poncet. 2006. "Market Access and Individual Wages: Evidence from China." Paris, France: Centre D'Etudes Prospectives et D'Informations Internationales (CEPII) 2006-2023.
- Herzog Jr., Henry W., dan Alan M. Schlottmann, para editor. 1991. *Industry Location and Public Policy*. Knoxville, Tennessee: University of Tennessee.
- Hewings, G., E. Feser, dan K. Poole. 2008. "Spatial/Territorial Development Policies in the United States." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Hidalgo, C. A., B. Klinger, A. L. Barabási, dan R. Hausmann. 2007. "The Product Space Conditions for the Development of Nations." *Science* 317(5837):482-7.
- Hill, Fiona, dan Clifford Gaddy. 2003. *The Siberia Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Hill, Hal, Budy Resosudarmo, dan Yogi Vidyattama. 2007. "Indonesia's Changing Economic Geography." Bandung, Indonesia: Working Papers in Economics and Development Studies (WoPEDS) 2007-13.
- Hoekman, Bernard. 2006. "Liberalizing Trade in Services: A Survey." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4030.
- Hoekman, Bernard, dan Dominique Njinkeu. 2007. "Aid for Trade and Export Competitiveness: New Opportunities for Africa." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- Hoffman, von A. 1996. "High Ambitions: The Past and Future of American Low-Income Housing Policy." *Review of Development Economics* 7(3):423-46.
- Holmes, Thomas J. 1999. "Localization of Industry and Vertical Disintegration." *Review of Economics and Statistics* 81(2):314-25.
- Holmes, Thomas J., dan John J. Stevens. 2002. "Geographic Concentration and Establishment Scale." *Review of Economics and Statistics* 84(4):682-91.
- Holzmann, Hajo, Priebe, dan Sebastian Vollmer. 2008. "The Distribution of Income across German Counties, 1992-2005." University of Goettingen. Goettingen, Germany. Diproses.
- Hoover, Edgar M., dan Raymond Vernon. 1959. *Anatomy of a Metropolis: The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Area*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Huang, Yukon, dan Xubei Luo. Akan terbit. "Reshaping Economic Geography in China." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank.
- Hughes, Joseph P., William W. Lang, Loretta J. Mester, dan Choon-Geol Moon. 1999. "The Dollars and Sense of Bank Consolidation." *Journal of Banking and Finance* 23(2-4):291-324.
- Hughes, Joseph P., dan Loretta J. Mester. 1998. "Bank Capitalization and Cost: Evidence of Scale Economies in Risk Management and Signaling." *Review of Economics and Statistics* 80(2):314-25.
- Hulten, Charles R. 2007. "Transportation Infrastructure, Productivity and Externalities." Dalam OECD/ECMT, (para editor), *ECMT Round Tables No. 132: Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*. Paris, France: Organization for Economic Cooperation and Development (OECD).
- Hummels, David. 2001. *Time as a Trade Barrier*. West Lafayette, IN: Purdue University Press.
- . 2007. "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization." *Journal of Economic Perspectives* 21(3):131-54.
- Hummels, David, Volodymyr Lugovskyy, dan Alexandre Skiba. 2007. "The Trade Reducing Effect of Market Power in International Shipping." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 12914.
- Hunt, Edward H. 1986. "Industrialization and Regional Inequality: Wages in Britain, 1760-1914." *Journal of Economic History* 46(4):935-66.
- Hunt, Jennifer. 2000. "Why Do People still Live in East Germany?" Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 7564.
- Hurd, John II. 1975. "Railways and the Expansion of Markets in India, 1861-1921." *Explorations in Economic History* 12(3):263-88.
- Iliffe, John. 1995. *Africans: The History of a Continent*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

- Independent Evaluation Group (IEG). 2007. "The Development Potential of Regional Programs: An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations." Makalah dipresentasikan pada IEG Conference on Unlocking the Potential of Regional Development Programs. Washington, DC.
- Ingram, Gregory. 1997. "Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned?" Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 1841.
- Ingram, Gregory, dan John Whitehead. 2008. "The Distribution and Concentration of Population in the US, 1900-2000." Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy Working Paper WP08G11.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). 2004. *Perfil Dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).
- Inter-American Development Bank. Akan terbit. *Unclogging the Arteries - A Report on the Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade*. Cambridge, MA: Harvard University Press for the Inter-American Development Bank.
- International Air Transport Association. 2007a. *Aviation Economic Benefits*. Issues Briefing No. 8. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- . 2007b. *Economics Briefing. Air Freight Market Outlook*. Montreal, Canada: International Air Transport Association.
- International Development Association, and World Bank. 2008. *Regional Integration Assistance Strategy*. Washington, DC: World Bank.
- International Monetary Fund. 1998. *World Economic Outlook. Financial Crises: Causes and Indicators*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- . 2007. *Directions of Trade*. Washington, DC: International Monetary Fund (IMF).
- Ivaldi, Marc, dan Gerard McCullough. 2007. "Railroad Pricing and Revenue-To-Cost Margins in the Post-Staggers Era." Dalam Scott Dennis and Wayne Talley, (para editor), *Research in Transportation Economics*. Amsterdam, Belanda: Elsevier.
- Jacobs, Jane. 1970. *The Economy of Cities*. New York, NY: Vintage.
- Jacoby, Hanan G. 2000. "Access to Markets and the Benefits of Rural Roads." *The Economic Journal* 110(465):713-37.
- Jaffe, Adam B. 1986. "Technological Opportunity and Spillover of R&D: Evidence from Firms' Patents, Profits and Market Value." *American Economic Review* 76(5):984-1001.
- Jaffe, Adam B., Manuel Trajtenberg, dan Rebecca Henderson. 1993. "Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidence by Patent Citations." *Quarterly Journal of Economics* 108(3):577-98.
- Jayne, Thomas S., B. Zulu, D. Mather, E. Mghenyi, E. Chirwa, dan David L. Tschirley. 2005. "Maize Marketing and Trade Policy in a Pro-Poor Agricultural Growth Strategy: Insights from House-hold Surveys in Eastern and Southern Africa." Makalah dipresentasikan pada Toward Improved Maize Marketing and Trade Policies in the Southern Africa Region. Centurion, Afrika Selatan.
- Jensen, Robert. 2007. "The Digital Divide: Information (Technology), Market Performance, and Welfare in the South Indian Fisheries Sector." *Quarterly Journal of Economics* 122(3):879-924.
- Jessen, Anneje. 2002. "Regional Public Goods and Small Economies: The Caribbean Regional Negotiating Machinery." Dalam Antoni Esteveordal, Brian Frantz, dan Tam R. Nguyen, (para editor), *Regional Public Goods: From Theory to Practice*. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Jones, Gareth A., dan Kavita Datta. 2000. "Enabling Markets to Work? Housing Policy in the 'New' South Africa." *International Planning Studies* 5(3):393-416.
- Jourdan, Paul, dan NEPAD. 2006. "Regional Strategies. The Case for a Resource-Based Spatial Development Programme." Makalah dipresentasikan pada US-Africa Infrastructure Conference. Washington, DC.
- Junius, Karsten. 1997. "Economies of Scale: A Survey of Empirical Literature." Kiel, Germany: Kiel Institute of World Economics Working Paper Series 813.
- Justman, Moshe. 1994. "The Effect of Local Demand on Industry Location." *Review of Economics and Statistics* 76(4):742-53.
- Kaldor, Nicholas. 1972. "The Irrelevance of Equilibrium Economics." *Economic Journal* 82(328):1237-55.
- Kamada, Kimiyoshi, Nobuhiro Okuno, dan Ritsuko Futagami. 1998. "Decisions on Regional Allocation of Public Investment: the Case of Japan." *Applied Economic Letters* 5(8):503-06.

- Kanbur, Ravi, dan Anthony J. Venables. 2005. *Rising Spatial Disparities and Development: Why Do they Matter?* Oxford, UK: Oxford University Press, UNU-WIDER Studies in Development Economics.
- Kanbur, Ravi, dan Xiaobo Zhang. 2005. "Fifty Years of Regional Inequality in China: a Journey through Central Planning, Reform, and Openness." *Review of Development Economics* 9(1):87–106.
- Kasekende, Louis A., dan Nehemiah Ng'eno. 1999. "Regional Integration and Economic Liberalization in Eastern and Southern Africa." Dalam Ademola Oyejide, Ibrahim Elbadawi, dan Stephen Yeo, (para editor), *Regional Integration and Trade Liberalization in Sub-Saharan Africa, Volume 3: Regional Case-Studies*. London, UK: Palgrave MacMillan Press.
- Kawashima, Tatsuhiko. 1975. "Urban Agglomeration Economies in Manufacturing Industries." *Papers in Regional Science* 34(1):157–72.
- Kearns, Kevin C. 2006. *Dublin's Lost Heroines: Mammies and Grannies in a Vanished Dublin*. Park West, Dublin: Gill and Mac-millan.
- Kee, Hiau Looi, Alessandro Nicita, dan Marcelo Olarreaga. 2006. "Estimating Trade Restiveness Indices." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3840.
- Keefer, Philip, dan Stuti Khemani. 2005. "Democracy, Public Expenditures, and the Poor: Understanding Political Incentives for Providing Public Services." *World Bank Research Observer Advance Access* 20(1):1–27.
- Kenworthy, Jeff. 2005. "Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities." Institute for Sustainability and Technology Policy, Murdoch University. Murdoch, Australia. Diproses.
- Kenya Ministry of Planning and National Development, and UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Kenya*. Nairobi, Kenya: United Nations dan Kenya Ministry of Planning and National Development.
- Khanna, Tarun. 2008. *Billions of Entrepreneurs: How China and India Are Reshaping Their Futures-and Yours*. Cambridge, MA: Harvard Business School Press.
- Kilroy, Austin. 2008. "Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions.'" Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Kim, Sukkoo. 1995. "Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic Activities: The Trends in US Regional Manufacturing Structure, 1860-1987." *Quarterly Journal of Economics* 110(4):881–908.
- . 1999. "Regions, Resources and Economics Geography: Sources of US Regional Comparative Advantage, 1880-1987." *Regional Science and Urban Economics* 29(1):1–32.
- Kim, Sukkoo, dan Robert A. Margo. 2004. "Historical Perspectives on U.S. Economic Geography." Dalam J. Vernon Henderson dan Jacques-Francois Thisse, (para editor), *Handbook of Regional and Urban Economics, Volume 4: Cities and Geography*. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Kim, Won Bae. 1998. "Korea's Policy of Rural-Urban Integrated Cities." Makalah dipresentasikan pada International Workshop on Rural and Urban Linkages. Curitiba, Brasil.
- Kloppinger-Todd, Renate. 2007. "ICT and Rural Access to Finance." Makalah dipresentasikan pada infoDev/ARD Workshop on Using ICT to Support Rural Livelihoods. Washington, DC.
- Knocke, William. 1996. *Bold New World: The Essential Road Map to the Twenty-First Century*. New York, NY: Kodansha International.
- Koh, Tommy, dan Li Lin Chang, para editor. 2005. *The Little Red Dot: Reflections by Singapore's Diplomats*. Singapore City, Singapore: World Scientific Publishing.
- Kolko, Jed. 1998. "New England at Your Service: The New Geography of Service Industries." *Regional Review* 1998(Q4):6–11.
- . 1999. "Can I get Some Service Here? Information Technology, Service Industries, and the Future of Cities." Ph. D. thesis. Harvard University.
- . 2000. "The Death of Cities? The Death of Distance? Evidence from the Geography of Commercial Internet Usage." Dalam Ingo Vogelsang dan Benjamin Compaine, (para editor), *The Internet Upheaval*. Cambridge, MA: Massachusetts Institute of Technology.
- . 2007. "Agglomeration and Co-Agglomeration of Services Industries." Munich, Germany: Munich Personal RePEc Archive (MPRA) Working Paper Series 3362.

- Koola, J., dan Caglar Özden. 2008. "Making the Move: The Effect of Migration on Welfare in Uganda." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- Kose, M. Ayhan, Eswar Prasad, Kenneth Rogoff, dan Shang-Jin Wei. 2006. "Financial Globalization: A Reappraisal." Washington, DC: International Monetary Fund Working Paper Series 06/189.
- Kraske, Jochen, William H. Becker, William Diamond, dan Louis Galambos. 1996. *Bankers with a Mission: The Presidents of the World Bank, 1946-91*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Krishna, Pravin. 1998. "Regionalism and Multilateralism: A Political Economy Approach." *Quarterly Journal of Economics* 113(1):227-50.
- Kroehnert, Steffen, Franziska Medicus, dan Reiner Kinglolz. 2006. *Die Demografische Lage der Nation. Wie Zukunftsfähig sind Deutschlands Regionen? Daten, Fakten, Analysen*. Berlin, Germany: Berlin Institute for Population and Development.
- Kroehnert, Steffen, dan Sebastian Vollmer. 2008. "Where Have All Young Women Gone?" Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Krueger, Anne O. 2006. "Globalization and International Locational Competition." Makalah dipresentasikan pada Symposium in Honor of Herbert Giersch. Kiel, Jerman.
- Krugman, Paul R. 1991a. *Geography and Trade*. Boston, MA: MIT Press.
- . 1991b. "Increasing Returns and Economic Geography." *Journal of Political Economy* 99(3):483-99.
- . 1991c. "Is Bilateralism Bad?" Dalam Elhanan Helpman dan Assaf Razin, (para editor), *International Trade and Trade Policy*. Cambridge, MA: MIT Press.
- . 1993. "First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location." *Journal of Regional Science* 33(2):129-44.
- . 1995. "Innovation and Agglomeration: Two Parables Suggested by City-Size Distributions." Jepang dan *The World Economy* 7(4):371-390.
- . 2007. "The 'New' Economic Geography: Where are We?" Dalam Masahisa Fujita, (para editor), *Regional Integration in East Asia*. New York, NY: Palgrave Macmillan.
- Kuroda, Haruhiko. 2007. "Toward an Integrated, Poverty-Free and Peaceful East Asia." Dalam Indermit Gill, Yukon Huang, dan Homi Kharas, (para editor), *East Asia Visions: Perspectives on Economic Development*. Washington, DC dan Singapore City, Singapore: World Bank.
- Ladman, Jerry R. 1979. "The Economic Interdependence of Contiguous Border Cities: The Twin City Multiplier." *Annals of Regional Science* 13(1):23-8.
- Laeven, Luc, dan Christopher Woodruff. 2007. "The Quality of the Legal System, Firm Ownership, and Firm Size." *Review of Economics and Statistics* 89(4):601-14.
- Lall, Somik V. 2005. "City Performance and Policy Actions." Dalam World Bank, (para editor), *Inputs for a Strategy of Cities in Brazil*. Washington, DC: World Bank.
- Lall, Somik V., Uwe Deichmann, Mattias K. A. Lundberg, dan Nazmul Chaudhury. 2004. "Tenure, Diversity and Commitment: Community Participation for Urban Service Provision." *Journal of Development Studies* 40(3):1-26.
- Lall, Somik V., Elizabeth Schroeder, dan Emily Schmidt. 2008. "Geographically Prioritizing Infrastructure Improvements to Accelerate Growth in Uganda." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- Lall, Somik V., Harris Selod, dan Zmarak Shalizi. 2006. "Rural-Urban Migration in Developing Countries: A Survey of Theoretical Predictions and Empirical Findings." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3915.
- Lall, Somik V., Hyoung Gun Wang, dan Uwe Deichmann. 2008. "Infrastructure and City Competitiveness in India." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series n/a.
- Land Enquiry Commission. 1914. *The Land*. Vol. II. London: Hodder and Stoughton.
- Landes, David S. 1998. *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some are so Rich and Some so Poor*. New York, NY: W. W. Norton.
- Lane, C. B. 1860. *Railway Communication in London and the Thames Embankment*. London: James Ridgway.
- Lanne, Markku, dan Matti Liski. 2003. "Trends and Breaks in Per-Capita Carbon Dioxide Emissions, 1870-2028." Cambridge, MA: Center for Energy and Environmental Policy Research Working Paper Series 0302.
- Layke, Christian, dan Stephen Adam. 2008. "Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria." Makalah

- Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Leamer, Edward E. 2007. "A Flat World, a Level Playing Field, a Small World After All, or None of the Above? A Review of Thomas L. Friedman's *The World is Flat*." *Journal of Economic Literature* 45(1):83–126.
- Leamer, Edward E., dan Michael Storper. 2001. "The Economic Geography of the Internet Age." *Journal of International Business Studies* 32(4):641–65.
- Lebergott, Stanley. 1964. *Manpower in Economic Growth: The American Record Since 1800*. New York: McGraw Hill.
- Lederman, Daniel, William F. Maloney, dan Luis Servén. 2005. Pelajaran dari NAFTA untuk Amerika Latin and Karibia. Washington, DC and Palo Alto, CA: World Bank and Stanford University Press.
- Lee, Annabel. 2008. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." Washington, DC. Diproses.
- Lei, Ding, dan Kingsley E. Haynes. 2004. "The Role of Telecommunications Infrastructure in Regional Economic Growth of China." Makalah dipresentasikan pada Telecommunications Policy Research Conference. Washington, DC.
- Leigland, James, dan Andrew Roberts. 2007. "The African Project Preparation Gap." Catatan 18.
- Levinsohn, James, dan Amil Petrin. 1999. "When Industries Become More Productive, Do Firms?" Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 6893.
- Levinson, Marc. 2006. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and The World Economy Bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Limão, Nuno, dan Anthony J. Venables. 2001. "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade." *World Bank Economic Review* 15(3):451–79.
- Linden, Greg, Kenneth L. Kraemer, dan Jason Dedrick. 2007. "Who Captures Value in a Global Innovation System? The Case of the Apple's iPod." *Personal Computing Industry Center*. Irvine, CA. Diproses.
- Linn, F. Johannes, dan David Tiomkin. 2006. "The New Impetus toward Economic Integration between Europe and Asia." *Asia Europe Journal* 4(1):31–41.
- Lipsey, Richard G., dan Alice Nakamura, para editor. 2006. *Services Industries and the Knowledge-based Economy*. Calgary, Canada: University of Calgary Press.
- Little, Peter D. 2007. "Unofficial Cross-Border Trade in Eastern Africa." Makalah dipresentasikan pada Staple Food Trade and Market Policy Options for Promoting Development in Eastern and Southern Africa. Roma, Italia.
- Lösch, Auguste. 1940. *The Economics of Location*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Lucas Jr., Robert E. 1988. "On the Mechanics of Economic Development." *Journal of Monetary Economics* 22(1):3–42.
- . 2004. "Life Earnings and Rural-Urban Migration." *Journal of Political Economy* 112(S1): S29–S59.
- . 2007. "Trade and the Diffusion of the Industrial Revolution." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 13286.
- Lucas, Robert E. B. 1997. "Internal Migration in Developing Countries." Dalam Mark Rosenzweig dan Oded Stark, (para editor), *Handbook of Population and Family Economics*. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- . 2003. "Migration and Lagging Regions." Boston University. Boston, MA. Diproses.
- . 2006. "Migration and Economic Development in Africa: A Review of Evidence." *Journal of African Economies* 15(2):337–95.
- Luo, Xubei. 2004. "The Role of Infrastructure Investment Location in China's Western Development." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3345.
- Lutz, Vera. 1962. *Italy: A Study in Economic Development*. London, UK: Oxford University Press.
- Lysenko, A. J., dan I. N. Semashko. 1968. "Geography of Malaria. A Medicogeographic Profile of an Ancient Disease [in Russian]." Dalam A. W. Lebedew, (para editor), *Medicinskaja Geografija*. Moscow, Russia: Russian Academy of Sciences.
- Mackay, C. J. 1999. "Housing Policy in South Africa: The Challenge of Delivery." *Housing Studies* 14(3):387–99.
- MacMillan, Margaret. 2002. Paris 1919. *Six Months that Changed the World*. New York, NY: Random House.
- Maddison, Angus. 2006. *The World Economy*. Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development.

- . 2008a. *The World Economy: Volume 1: A Millennial Perspective*. Paris: OECD.
- . 2008b. "World Population, GDP and Per Capita GDP, 1-2003 AD." University of Groningen Growth and Development Centre. Groningen, Belanda. Diproses.
- Malaysia Economic Planning Unit. 2008. *Malaysia Achieving the MDGs*. Kuala Lumpur: Malaysia Economic Planning Unit, Primer Minister Office.
- Malinowski, Matthew. 2007. "Cold Snap Prompts Chile to Seek Gas Deal With Old Foe Bolivia." *Christian Science Monitor*. 8 Agustus 2007.
- Margo, Robert A. 1988. "Schooling and the Great Migration." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 2697.
- . 2000. *Wages and Labor Markets in the United States, 1820-1860*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- . 2004. "The North-South Wage Gap, Before and After the Civil War." Dalam David Eltis, Frank D. Lewis, dan Kenneth L. Sokoloff, (para editor), *Slavery in the Development of the Americas*. New York: Cambridge University Press.
- Markussen, T. Akan terbit. "Property Rights, Productivity and Common Property Resources: Insights from Rural Cambodia." *World Development*.
- Marland, Gregg, Tom Boden, dan Robert Andres. 2007. "National CO2 Emissions from Fossil-Fuel Burning, Cement Manufacture, and Gas Flaring: 1751-2004." *Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oakridge National Laboratory*. Oak Ridge, TN. Diproses.
- Marshall, Alfred. 1890. *Principles of Economics*. London, UK: Mac-Millan.
- Martin, Philippe. 2005. "The Geography of Inequalities in Europe." *Swedish Economic Policy Review* 12(2005):83-108.
- Martin, Philippe, Thierry Mayer, dan Mathias Thoenig. 2008. "Civil Wars and International Trade." *Journal of the European Economic Association* 6(2-3):541-50.
- Martin, Ronald L. 2005. "Centralized Versus Decentralized Financial Systems: Is There a Case for Local Capital Markets?" Makalah dipresentasikan pada Cambridge-MIT Institute Conference on Venture Capital, Finance and Regional Development. Juni 17b. Cambridge, UK.
- Martinez-Galarraga, Julio. 2007. "New Estimates on Regional GDP in Spain, 1860-1930." Barcelona, Spain: Universitat de Barcelona Espai de Recerca en Economia Working Paper Series 177.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, L. García-Menéndez, dan C. Suár-ez-Burguet. 2003. "Impact of Transport Costs on International Trade: The Case of Spanish Ceramic Exports." *Maritime Economics and Logistics* 5(2):179-98.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, dan Laura Marquez-Ramos. 2007. "The Effect of Trade Facilitation on Sectoral Trade." Göttingen, Germany: Ibero-America Institute for Economic Research Working Paper Series 167.
- Martins, Joaquim Oliveira, Stefano Scarpetta, dan Dirk Pilat. 1996. "Mark-Up Ratios in Manufacturing Industries: Estimates for 14 OECD Countries." Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) Working Paper Series 162.
- Massey, Douglas S. 1988. "International Migration and Economic Development in Comparative Perspective." *Population and Development Review* 14(3):383-413.
- . 2003. "Patterns and Processes of International Migration in the 21st Century." Makalah dipresentasikan pada Conference on African Migration in Comparative Perspective. Johannesburg, South Africa.
- Maurel, Françoise, dan Béatrice Sédillot. 1999. "A Measure of the Geographic Concentration in French Manufacturing Industries." *Regional Science and Urban Economics* 29(5):575-604.
- Mayer, Thierry. 2008. "Market Potential and Development." Background paper for the WDR 2009.
- McCallum, John. 1995. "National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns." *American Economic Review* 85(3):615-23.
- McCann, Philip. 2001. *Urban and Regional Economics*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- McCrae, Ian. 2006. "Uncertainties in Road Transport Emissions in Developing Countries." *HM Treasury*. London. Diproses.
- McInnis, R. Marvin. 1966. "Regional Income Differentials in Canada, 1911-1961." *Journal of Economic History* 26(4):586-88.
- McKenzie, David J. 2001. "The Impact of Capital Controls on Growth Convergence." *Journal of Economic Development* 26(1):1-25.

- . 2007. "Paper Walls are Easier to Tear Down: Passport Costs and Legal Barriers to Emigrations." *World Development* 35(11):2026–39.
- McKenzie, David J., dan Hillel Rapoport. 2007. "Self-Selection Patterns in Mexico-U.S. Migration: The Role of Migration Networks." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4118.
- Meade, James E. 1956. "The Theory of Customs Union." *American Economic Review* 46(4):724–26.
- Melitz, J. Marc. 2003. "The Impact of Trade on Intra-industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity." *Econometrica* 71(6):1695–725.
- Mera, Koichi. 1973. "Regional Production Function and Social Overhead Capital: An Analysis of the Japanese Case." *Regional and Urban Economics* 3(2):157–86.
- Metzer, Jacob. 1974. "Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia." *Journal of Economic History* 34(3):529–50.
- Meybeck, Michel, Pamela Green, dan Charles Vorosmarty. 2001. "A New Typology for Mountains and Other Relief Classes." *Mountain Research and Development* 21(1):34–45.
- Meyer, Balthasar H. 1917. *History of Transportation in the United States before 1860*. Washington, DC: Carnegie Institution of Washington.
- Miguel, Edward, Shanker Satyanath, dan Ernest Sergenti. 2004. "Economic Shocks and Civil Conflict: An Instrumental Variables Approach." *Journal of Political Economy* 112(4):725–53.
- Milanovic, Branko. 2005. *Worlds Apart. Measuring International and Global Inequality*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Miles, Alice. 2007. "What's That Whimpering From the Fields?" *The Times*, 17 Juli.
- Minot, Nicholas, Bob Baulch, dan Michael Epprecht. 2003. *Poverty and Inequality in Vietnam: Spatial Patterns and Geographic Determinants*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute (IFPRI) and Inter-ministerial Poverty Mapping Task Force.
- Mints, A. A. 1974. *Prognoznaya Hypoteza Razvitiya Narodnogo Khozyastva Evropeyskoy Chasti SSSR (A Forecast Hypothesis of the Development of the European USSR Economy)*. Moscow, Russia: Resursy, Sreda, Rasselenie, Nauka.
- Mitchell, Brian R. 1964. "The Coming of the Railway and the United Kingdom Economic Growth." *Journal of Economic History* 24(3):315–36.
- Mohammed, Saif I., dan Jeffrey G. Williamson. 2004. "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping, 1869-1950." *Explorations in Economic History* 41(2):172–203.
- Montenegro, Claudio E., dan Maximilian L. Hirn. 2008. "A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Moomaw, Ronald L. 1981. "Productivity and City Size: a Critique of the Evidence." *Quarterly Journal of Economics* 96(4):675–688.
- . 1983. "Is Population Scale a Worthless Surrogate for Business Agglomeration Economies?" *Regional Science and Urban Economics* 13(4):525–45.
- Moreno, Ramón, dan Bharat Trehan. 1997. "Location and the Growth of Nations." *Journal of Economic Growth* 2(4):399–418.
- Moretti, Enrico. 2004a. "Estimating the Social Return to Higher Education: Evidence from Longitudinal and Repeated Cross-Sectional Data." *Journal of Econometrics* 121(1-2):175–212.
- . 2004b. "Workers' Education, Spillovers and Productivity: Evidence from Plant-Level Production Functions." *American Economic Review* 94(3):656–90.
- Morrisson, Christian, dan Fabrice Murtin. 2005. "The World Distribution of Human Capital, Life Expectancy and Income: a Multi-Dimensional Approach." *London School of Economics*. London, UK. Diproses.
- Mukherjee, Andy. 2007. "India's Answer to Shenzhen Needs Political Will." *Bloomberg.com*. 15 Maret 2007.
- Mumford, Lewis. 1963. *The Highway and the City*. New York: Harcourt Brace and World.
- Mutlu, Servet. 1991. "Regional Disparities, Industry and Government Policy in Japan." *Development and Change* 22(3):547–86.
- N'Dulu, Benno J. 2001. "From Vision to Reality of African Economic Integration: Priority Actions and the Institutional Framework for the Way Forward." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.

- N'Guessan, Koffi, dan Bassirou Chitou. 2006. "ENSEA of Abidjan: in the Heart of Statistical Training in Francophone Africa." *African Statistical Journal* 2:151–6.
- Nabi, Ijaz, dan Anjum Nasim. 2001. "Trading with the Enemy: A Case for Liberalizing Pakistan-India Trade." Dalam Sajal Lahiri, (para editor), *Regionalism and Globalization: Theory and Practice*. New York, NY: Routledge.
- Naisbitt, John. 1995. *The Global Paradox*. New York, NY: Avon Books.
- Nakajima, Tomio. 1982. *Public Investment: Theory and Practice*. Tokyo, Japan: Gyosei.
- Nakamura, Ryohei. 1985. "Agglomeration Economies in Urban Manufacturing Industries: A Case of Japanese Cities." *Journal of Urban Economics* 17(1):108–24.
- Nam, Charles B., William J. Serow, dan David F. Sly. 1990. *International Handbook on Internal Migration*. New York, NY: Greenwood Press.
- Naqvi, Zareen F., dan Philip Schuler. 2007. *The Challenges and Potential of Pakistan-India Trade*. Washington, DC: World Bank.
- Naudé, Wim A. 2007. "Geography and Development in Africa: Overview and Implications for Regional Cooperation." Helsinki, Finland: United Nations WIDER Working Paper Series 2007/03.
- Naudé, Wim A., dan W. F. Krugell. 2006. "Subnational Growth Rate Differentials in South Africa: An Econometric Analysis." *Papers in Regional Science* 85(3):443–57.
- Naudé, Wim A., dan Marianne Matthee. 2007. "The Significance of Transport Costs in Africa." United Nations University. Tokyo, Jepang. Diproses.
- Ndulu, Benno J., Lopamudra Chakraborty, Lebohang Lijane, Vijaya Ramachandran, dan Jerome Wolgin. 2007. *Challenges of African Growth: Opportunities, Constraints and Strategic Directions*. Washington, DC: World Bank.
- Negri, Mariano, dan Guido Porto. 2007. "Burley Tobacco Clubs in Malawi: Non-Market Institutions for Export." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- Negroponte, Nicholas. 1995. *Being Digital*. New York, NY: Vintage Books.
- Nelson, Andrew. 2008. "Accessibility Model and Population Estimates." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Nesslein, Thomas S. 2003. "Markets versus Planning: An Assessment of the Swedish Housing Model in the Post-War Period." *Urban Studies* 40(7):1259–82.
- Neumayer, Eric. 2006. "Unequal Access to Foreign Spaces: How States Use Visa Restrictions to Regulate Mobility in a Globalised World." Makalah dipresentasikan pada Annual Meeting of the International Studies Association. San Diego, CA.
- Neuwirth, Robert. 2007. Security of Tenure in Istanbul: The Triumph of the 'Self-service' City. United Nations Habitat: Case Study Prepared for Enhancing Urban Safety and Security, Global Report on Human Settlements 2007.
- Nigeria National Bureau of Statistics. 2004. *National Nigeria Living Standard Survey (NLSS)*. Abuja, Nigeria: Nigeria National Bureau of Statistics.
- . 2006. *Poverty Profile for Nigeria*. Abuja, Nigeria: National Bureau of Statistics, Federal Republic of Nigeria.
- Nikomborirak, Deunden. 2007. "Liberalization of Air Transport and Competition Concerns in ASEAN." Dalam OECD/ECMT, (para editor), *Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation*. Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD).
- Nordas, Hildegunn Kyvik, Enrico Pinali, dan Massimo Geloso Grosso. 2006. "Logistics and Time as a Trade Barrier." Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) Trade Policy Working Paper Series 35.
- Nordhaus, William D. 2006. "Geography and Macroeconomics: New Data and New Findings." *Proceedings of the National Academy of Science* 103(10):3510–7.
- Nordhaus, William D., dan Joseph Boyer. 2000. *Warming the World: Economic Models of Global Warming*. Cambridge, MA: MIT Press.
- North, Douglass C. 1971. "Institutional Change and Economic Growth." *Journal of Economic History* 31(1):118–25.
- O'Gorman, Marvin. 1939a. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 1." *Highways and Bridges*. 29 Maret 1939.
- . 1939b. "Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 2." *Highways and Bridges*. 5 April 1939.

- O'Rourke, Kevin H., dan Jeffrey Williamson. 1994. "Late Nineteenth-Century Anglo-American Factor-Price Convergence: Were Heckscher and Ohlin Right?" *Journal of Economic History* 54(4):892-916.
- Obstfeld, Maurice, Jay C. Shambaugh, dan Alan M. Taylor. 2004. "Monetary Sovereignty, Exchange Rates, and Capital Controls: The Trilemma in the Interwar Period." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 10393.
- Obstfeld, Maurice, dan Alan M. Taylor. 2002. "Globalization and Capital Markets." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 8846.
- Offer, A. 1981. *Property and Politics 1870-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Office of the Deputy Prime Minister. 2003. *Cities, Regions and Competitiveness*. London, UK: Office of the Deputy Prime Minister.
- Oh, Jinhwan. 2008. "Korea: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Catatan Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- . 2008. "Spatially Blind and Connective Policies in a 1D Region: The Case of Eumseong County in South Korea." Background note for the WDR 2009.
- Ohmae, Kenichi. 1990. *The Borderless World: Power and Strategies in the Interlinked Economy*. New York, NY: Harper Business.
- Okuma, Ichiro, editor. 1980. *Readings in Public Finance*. Tokyo, Japan: Toyo Kenzai Shinposya.
- Openshaw, Stan, dan Paul Taylor. 1979. "A Million or So Correlation Coefficients: Three Experiments on the Modifiable Areal Unit Problem." Dalam Neil Wrigley, (para editor), *Statistical Applications in the Spatial Sciences*. London, UK: Pion.
- Oppenheimer, Andrés. 2008. "Latin America is Lagging. Someone Tells Its Leaders." *The Washington Post*, 13 Januari.
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). 2003. *Place-based Policies for Rural Development: The Micro-regions Strategy, Mexico (case-study)*. Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development, Background paper for the OECD's Horizontal Review of Place-Based Policies for Development.
- . 2006. *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*. Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development.
- . 2007. *OECD: Regions at a Glance*. Paris, France: Organization for Economic Co-Operation and Development.
- Orwell, George. 1937. *The Road to Wigan Pier*. London: Victor Gollancz.
- Overseas Development Institute. 2006. *What's Next in International Development?* London, UK: Overseas Development Institute.
- Owen, Nicholas. 1983. *Economies of Scale, Competitiveness, and Trade Patterns within the European Community*. Oxford, UK: Clarendon Press.
- Özden, Caglar, dan Maurice Schiff. 2007. *International Migration, Economic Development and Policy*. Washington, DC: World Bank.
- Paci, Pierella, Erwin R. Tiongson, Mateusz Walewski, Jacek Liwinski, dan Maria. M. Stoilkova. 2007. "Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 105.
- Packard, Truman. 1997. "Adjustment, Migration and Economic Informality in Latin America." M. S. Economic for Development thesis. Queen Elizabeth House, University of Oxford.
- Paillicar, Rodrigo. 2007. "Market Potential and Worker Heterogeneity as Determinants of Brazilian Wages." Université de Paris I Panthéon-Sorbonne. Paris, France. Diproses.
- Pakenham, Thomas. 1992. *The Scramble for Africa*. New York, NY: Harper Collins.
- Palacin, Jose, dan Robert C. Shelburne. 2005. "The Private Housing Market in Eastern Europe and the CIS." Geneva, Switzerland: United Nations Commission for Europe Working Paper Series 2005-5.
- Pallage, Stéphane, dan Michel A. Robe. 2003. "On the Welfare Cost of Economic Fluctuation in Developing Countries." *International Economic Review* 44(2):677-98.
- Park, Sam Ock. Akan terbit. "A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Parsons, Christopher R., Ronald Skeldon, Terrie L. Walmsley, dan L. Alan Winters. 2007. "Quantifying International Migration: A Database of Bilateral

- Migrant Stocks.” Dalam Caglar Özden dan Maurice Schiff, (para editor), *International Migration, Economic Development and Policy*. Washington, DC: World Bank.
- Paul, Catherine J. Morrison, dan Donald S. Siegel. 1999. “Scale Economies and Industry Agglomeration Externalities: A Dynamic Cost Function Approach.” *American Economic Review* 89(1):272–90.
- Pedersen, P. O. 1990. “The Role of Small Rural Towns in Development.” Dalam Jonathan Baker, (para editor), *Small Town Africa, Seminar Proceedings No. 23*. Uppsalla: Scandinavian Institute of African Studies.
- Peng, Zhong-Ren, Yi Zhu, dan Shunfeng Song. 2008. “Mobility of the Chinese Urban Poor: A Case Study of Hefei City.” *Chinese Economy* 41(1):36–57.
- Phillips, Truman P., Daphne S. Taylor, Lateef Sanni, dan Malachy O. Akoroda. 2004. *The Global Cassava Development Strategy*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO).
- Policy Research Institute for Land, Infrastructure Transport and Tourism Research. 2001. *Discussion on Equity and Social Capital Improvement*. Tokyo, Japan: Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism.
- Poncet, Sandra. 2005. “A Fragmented China: Measures and Determinants of Chinese Domestic Market Integration.” *Review of International Economics* 13(3):409–30.
- . 2006. “Provincial Migration Dynamics in China: Borders, Costs and Economic Motivations.” *Regional Science and Urban Economics* 36(3):385–98.
- Prateen, Cliff. 1988. “Survey of the Economies of Scale.” Brussels, Belgium: Economic Papers of the Commission of the European Communities 67.
- Price Waterhouse Coopers. 2007. *Which Are the Largest City Economies in the World and How Might this Change by 2020?* London, UK: Price Water House Coopers: UK Economic Outlook, Maret 2007.
- Pritchett, Lant. 2006. *Let Their People Come. Breaking the Gridlock on Global Labor Mobility*. Washington, DC: Center for Global Development.
- Public Administration Research and Consultation Centre (PARC). 2004. *Egypt Millennium Development Goals: Second Country Report*. Cairo, Egypt: United Nations and Egypt Ministry of Planning.
- Pucher, John, Nisha Korattyswaropam, Neha Mittal, dan Neenu Ittyerah. 2005. “Urban Transport Crisis in India.” *Transport Policy* 12(3):185–98.
- Puga, Diego. 2002. “European Regional Policies in Light of Recent Location Theories.” *Journal of Economic Geography* 2(4):373–406.
- Puga, Diego, dan Anthony J. Venables. 1999. “Agglomeration and Economic Development: Import Substitution vs. Trade Liberalization.” *Economic Journal* 109(455):292–311.
- Quah, Danny T. 1996. “Twin Peaks: Growth and Convergence in Models of Distribution Dynamics.” *Economic Journal* 106(437):1045–55.
- Quinn, Dennis P., dan A. María Toyoda. 2006. “Does Capital Account Liberalization Lead to Growth?” Georgetown University. Washington, DC. Diproses.
- Rajan, Raghuram, dan Shang-Jin Wei. 2004. “The Non-Threat that is Outsourcing.” *The Business Times* (Singapura).
- Ratha, Dilip, dan William Shaw. 2007. “South-South Migration and Remittances.” Washington, DC: World Bank Working Paper 102.
- Ratha, Dilip, dan Zhimei Xu. 2008. *Migration and Remittances Factbook 2008*. Washington, DC: World Bank.
- Rauch, James E. 1993. “Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital: Evidence from the Cities.” *Journal of Urban Economics* 34(3):380–400.
- . 1999. “Networks versus Markets in International Trade.” *Journal of International Economics* 48(1):7–35.
- Ravallion, Martin. 2007. “Inequality is Bad for the Poor.” Dalam Steven Jenkins dan John Micklewright, (para editor), *Inequality and Poverty Re-Examined*. New York, NY: Oxford University Press.
- Ravallion, Martin, dan Dominique van de Walle. 2006a. “Does Rising Landlessness Signal Success or Failure for Vietnam’s Agricultural Transition?” Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3871.
- . 2006b. “Land Reallocation in an Agrarian Transition.” *Economic Journal* 116(514):924–42.
- Redding, Stephen J., dan Anthony J. Venables. 2004. “Economic Geography and International Inequality.” *Journal of International Economics* 62(1):53–82.

- Rephann, Terance, dan Andrew Isserman. 1994. "New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods." *Regional Science and Urban Economics* 24(6):723–51.
- Reporters Without Borders for Press Freedom. 2007. *Freedom of the Press Worldwide in 2007*. Paris, France: Reporters Without Borders for Press Freedom.
- Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission. 2003. *States and Local Governments 2003 Revenue Allocation Indices*. Abuja, Nigeria: Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission (RMAFC).
- Richter, K., R. van der Weide, dan Phonesaly Souksavath. 2005. *Lao PDR Poverty Trends 1992/93–2002/03*. Washington, DC: National Statistics Centre dan World Bank.
- Roberts, Leslie, dan Martin Enserink. 2007. "María: Did they Really Say... Eradication?" *Science* 318(5856):1544–5.
- Roberts, Mark. 2004. "The Growth Performances of the GB Counties: Some New Empirical Evidence for 1977–1993." *Regional Studies* 38(2):149–65.
- Roberts, Mark, dan Uwe Deichmann. 2008. "Regional Spillover Estimation." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Robles, Marcos. 2003. *Estimacion de Indicadores de pobreza y Desigualdad a Nivel Municipalen Honduras*. Tegucigalpa, Honduras: BID-MECOVI and Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras.
- Rodríguez, Francisco, dan Dani Rodrik. 2000. "Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence." Dalam Ben S. Bernanke dan Kenneth Rogoff, (para editor), *NBER Macroeconomics Annual 2000*. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research (NBER).
- Rodríguez, Jorge. 2004. "Migración Interna en América Latina y el Caribe: Estudio Regional del Período 1980–2000." Santiago, Chile: ECLAC, Serie Población y Desarrollo 50.
- Rodríguez-Pose, Andrés, dan Ugo Fratesi. 2004. "Between Development and Social Policies: The Impact of European Structural Funds in Objective 1 Regions." *Regional Studies* 38(1):97–113.
- Rodrik, Dani, Arvind Subramanian, dan Francesco Trebbi. 2004. "Institutions Rule: The Primacy of Institutions over Geography and Integration in Economic Development." *Journal of Economic Growth* 9(2):131–65.
- Roeger, Werner. 1995. "Can Imperfect Competition Explain the Difference between Primal and Dual Productivity Measures? Estimates for U.S. Manufacturing." *Journal of Political Economy* 103(2):316–30.
- Rohwedder, Cecilie, dan Keith Johnson. 2008. "Pace-Setting Zara Seeks More Speed to Fight Its Rising Cheap-Chic Rivals." *Wall Street Journal*, 20 Februari.
- Rolfes Jr., L. 2002. "Making the Legal Basis for Private Land Rights Operational and Effective." Makalah dipresentasikan pada World Bank Regional Land Policy Workshop. 6 April. Budapest, Hungary.
- Romer, Paul M. 1986. "Increasing Returns in Long-Run Growth." *Journal of Political Economy* 94(5):1002–37.
- . 1994. "The Origins of Endogenous Growth." *Journal of Economic Perspectives* 8(1):3–22.
- Rose, Andrew K. 2005. "Cities and Countries." London, UK: CEPR Discussion Paper 5235.
- Rosenbloom, Joshua L., dan William A. Sundstrom. 2003. "The Decline and Rise of Interstate Migration in the United States: Evidence from the IPUMS, 1850–1990." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 9857.
- Rosenthal, Stuart S., dan William C. Strange. 2001. "The Determinants of Agglomeration." *Journal of Urban Economics* 50(2):191–229.
- . 2003. "Geography, Industrial Organization, and Agglomeration." *Review of Economics and Statistics* 85(2):377–93.
- . 2004. "Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies." Dalam J. Vernon Henderson dan Jacque Thisse, (para editor), *Handbook of Regional and Urban Economics Volume 4*. Amsterdam, Netherlands: North-Holland.
- Rostow, Walt Whitman. 1960. *The Stages of Economic Growth*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Roy, Tirthankar. 2002. "Economic History and Modern India: Redefining the Link." *Journal of Economic Perspectives* 16(3):109–30.
- Ruster, Jeff, dan Ivo Imperato. 2003. *Slum Upgrading and Participation: Lessons from Latin America*. Washington, DC: World Bank: Directions in Development Series.

- Sachs, Jeffrey D., dan Pia Malaney. 2002. "The Economic and Social Burden of Malaria." *Nature* 415(6872):680–5.
- Sahn, David E., dan David C. Stifel. 2003. "Urban-Rural Inequality in Living Standards in Africa." *Journal of African Economies* 12(4):564–97.
- Sakamaki, Tetsuro. 2006. "Regional Disparities and National Land Development Policy in East Asian Countries." *Journal of Japan Bank for International Cooperation Institute* 29:84–122.
- Sánchez, Ricardo J., Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina V. Pizzolitto, Martín Sgut, dan Gordon Wilmsmeier. 2003. "Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs." *Maritime Economics and Logistics* 5(2):199–218.
- Sandler, Todd. 2002. "Demand and Institutions for Regional Public Goods." Dalam Antoni Estevadeordal, Brian Frantz, dan Tam R. Nguyen, (para editor), *Regional Public Goods: From Theory to Practice*. Washington, DC: Inter-American Development Bank and Asian Development Bank.
- Sandler, Todd, dan Daniel M. Arce. 2002. "A Conceptual Framework for Understanding Global and Transnational Public Goods for Health." *Fiscal Studies* 23(2):195–222.
- ??Santos, Georgina, dan Blake Shaffer. 2004. "Preliminary Results of the London Congestion Charging Scheme." *Public Work Management and Policy* 9(2):164–81.
- Satterthwaite, David. 2007. "The Transition to a Predominantly Urban World and Its Underpinnings." Makalah dipresentasikan pada UNU-WIDER International Workshop on 'Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World'. 19 Oktober. London, UK.
- . 2008. "Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low and Middle Income Nations." Catatan Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Satterthwaite, David, Saleemul Hug, Mark Pelling, Hannah Reid, dan Patricia Romero-Lankao. 2007. *Adapting to Climate Change in Urban Areas: The Possibilities and Constraints in Low and Middle Income Nations*. London, UK: International Institute for Environment and Development.
- Schacter, Jason P. 2004. "Geographical Mobility: 2002 to 2003." Washington, DC: US Census Bureau, Current Population Report Maret 2004.
- Scherer, Frederic M. 1980. *Industrial Market Structure and Economic Performance*. Boston, MA: Houghton Mifflin Company.
- Schiff, Maurice, dan Caglar Özden. 2006. *International Migration, Remittances and the Brain Drain*. Washington, DC: World Bank and Palgrave Macmillan.
- Schiff, Maurice, dan Yanling Wang. 2003. "Regional Integration and Technology Diffusion: The Case of North American Free Trade Agreement." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3132.
- Schiff, Maurice, dan L. Alain Winters. 2002. "Regional Cooperation and the Role of International Organizations and Regional Integration." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 2872.
- . 2003. *Regional Integration and Development*. New York, NY: Oxford University Press.
- Schmertmann, Carl P. 1992. "Estimation of Historical Migration Rates from a Single Census: Interregional Migration in Brazil 1900-1980." *Population Studies* 46(1):103–20.
- Schneider, A., M. A. Friedl, dan D. Potere. Akan terbit. "A New Map of Global Urban Extent from MODIS Data." *Geophysical Research Letters*.
- Scholz, Stephan. 2006. "The POETICS of Industrial Carbon Dioxide Emissions in Japan: An Urban and Institutional Extension of the IPAT Identity." *Carbon Balance and Management* 1(11):1–10.
- Schwenning, Gustav. 1927. "An Attack on Shanghai Slums." *Social Forces* 6(1):125–31.
- Scott, Ian. 1982. *Urban and Spatial Development in Mexico*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University.
- Segal, David. 1976. "Are There Returns to Scale in City Size?" *Review of Economics and Statistics* 58(3):339–50.
- Selod, Harris. 2007. "Land Policies and Urban Segregation." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- Shah, Anwar, dan Chunli Shen. 2006. "The Reform of the Intergovernmental Transfer System to Achieve a Harmonious Society and a Level Playing Field for Regional Development in China." Washington, DC:

- World Bank Policy Research Working Paper Series 4100.
- Shatz, Howard J., dan Anthony J. Venables. 2005. "The Geography of International Investment." Dalam Gordon L. Clark, Meric S. Gertler, dan Maryann P. Feldman, (para editor), *Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Shefer, Daniel. 1973. "Localization Economies in SMSA's: A Production Function Analysis." *Journal of Regional Science* 13(1):55–64.
- Shepherd, Ben, dan John S. Wilson. 2006. "Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affects Trade?" Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4104.
- Showers, Victor. 1979. *World Facts and Figures*. Chichester, UK: John Wiley and Sons.
- Shukla, Vibhooti, dan Oded Stark. 1986. "Urban External Economies and Optimal Migration." Dalam Oded Stark, (para editor), *Migration, Human Capital and Development*. Greenwich, CT: JAI Press.
- Sicsic, Pierre. 1992. "City-farm Wage Gaps in Late Nineteenth-Century France." *Journal of Economic History* 52(3):675–95.
- Siegel, Fred. 1997. *The Future Once Happened Here: New York, D.C., L.A., and the Fate of America's Big Cities*. Massachusetts, MA: Free Press.
- Simmons, Beth A. 2005. "Rules over Real Estate: Trade, Territorial Conflict and International Borders as Institutions." *Journal of Conflict Resolution* 49(6):823–48.
- Sinai, Todd, dan Joel Waldfogel. 2004. "Geography and the Internet: Is the Internet a Substitute or Complement for Cities?" *Journal of Urban Economics* 56(1):1–24.
- Sinn, Hans-Werner, dan Frank Westermann. 2001. "Two Mezzogiornos." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 8125.
- Skeldon, Ronald. 1986. "On Migration Patterns in India during the 1970's." *Population and Development Review* 12(4):759–79.
- Slaughter, Matthew J. 2001. "Trade Liberalization and Per Capita Income Convergence: a Difference-in-Differences Analysis." *Journal of International Economics* 55(1):203–28.
- Smith Jr., Donald F., dan Richard Florida. 1994. "Agglomeration and Industrial Location: An Econometric Analysis of Japanese-Affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-Related Industries." *Journal of Urban Economics* 36(1):23–41.
- Smith, Adam. 1976 [1776]. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago, IL: University of Chicago Press (edisi Wealth of Nations karya Cannan merupakan awalnya diterbitkan pada 1904 oleh Methuen & Co. Ltd. Edisi pertama tahun 1776).
- Smith, P. J. 1989. "The Rehousing/Relocation Issue in an Early Slum Clearance Scheme: Edinburgh 1865-1885." *Urban Studies* 26(1):100–14.
- Snow, Robert W., Marlies Craig, Uwe Deichmann, dan Karen Marsh. 1999. "Estimating Mortality, Morbidity and Disability due to Malaria among Africa's Non-Pregnant Population." *Bulletin of the World Health Organization* 77(8):624–40.
- Sobel, Robert. 2000. *How a Generation of Americans Created the World's Most Prosperous Society*. New York, NY: St. Martin's Press.
- Söderbaum, Fredrik. 2001. "Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor." Cape Town, South Africa: University of Cape Town Development Policy Research Unit Working Paper Series 9675.
- Sohn, Jeongmok. 2003. *Seoul Dosi Hoek Iyagi* (Seoul: The Story of Urban Planning). Seoul: Hanul.
- Sokoloff, Kenneth L., dan Stanley L. Engerman. 2000a. "History Lessons: Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14(3):217–32.
- . 2000b. "Institutions, Factor Endowments, and Paths of Development in the New World." *Journal of Economic Perspectives* 14(3):217–32.
- Solow, Robert M. 1956. "A Contribution to the Theory of Economic Growth." *Quarterly Journal of Economics* 70(1):65–94.
- Soltow, Lee. 1989. "The Rich and the Destitute in Sweden, 1805-1855: A Test of Tocqueville's Inequality Hypotheses." *Economic History Review* 42(1):43–63.
- Son, Dang Kim. Akan terbit. "Rural Development and Issues in Vietnam: Spatial Disparities and Some Recommendations." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.

- Sonobe, Tetsushi, dan Keijiro Otsuka. 2006. *Cluster-Based Industrial Development: An East Asian Model*. Hampshire, UK: Palgrave Macmillan.
- Sophal, Chan, Tep Saravi, dan Sarthi Acharya. 2001. "Land Tenure in Cambodia: A Data Update." Phnom Penh: Development Resource Institute Working Paper Series 19.
- Soto, Raimundo, dan Arístides Torche. 2004. "Spatial Inequality, Migration and Economic Growth in Chile." *Cuadernos de Economía* 41(124):401–24.
- Sovannarith, So, Real Sopheap, Uch Utey, Sy Rathmony, Brett Ballard, dan Sarthi Acharya. 2001. "Social Assessment of Land in Cambodia. A Field Study." Dipersiapkan oleh Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction, Royal Government of Cambodia, Cambodia Development Resource Institute. Phnom Penh. Diproses.
- SPARTECA. 1996. *Rules of Origin Requirements of the South Pacific Trade and Economic Co-Operation Agreement*. Suva, Fiji: South Pacific Regional Trade and Economic Co-Operation Agreement, Forum Secretariat.
- Spolaore, Enrico, dan Romain Wacziarg. 2005. "Borders and Growth." *Journal of Economic Growth* 10(4):331–86.
- Squire, Lyn. 1981. *Employment Policy in Developing Countries*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Sri Lanka National Council for Economic Development, dan UNDP. 2005. *Millennium Development Goals Country Report 2005: Sri Lanka*. Colombo, Sri Lanka: Sri Lanka National Council for Economic Development.
- Stewart, Dona J. 1996. "Cities in the Desert: The Egyptian New Town-Program." *Annals of the Association of American Geographers* 86(3):459–80.
- Stewart, Frances. 2008. "Horizontal Inequalities: A Neglected Dimension of Development." Oxford, UK: Oxford University Queen Elizabeth House Working Paper Series 81.
- Stinnett, Douglas M., Jaroslav Tir, Philip Schafer, Paul F. Diehl, dan Charles Gochman. 2002. "The Correlates of War Project Direct Contiguity Data, Version 3." *Conflict Management and Peace Science* 19(2):58–66.
- Stockel, Sigrid. 2002. "Infant Mortality and Concepts of Hygiene. Strategies and Consequences in the Kaiserreich and the Weimar Republic: the Example of Berlin." *History of the Family* 7(4):601–16.
- Storper, Michael, dan Anthony J. Venables. 2007. "Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy." Dalam Stefano Breschi dan Franco Malerba, (para editor), *Clusters, Networks and Innovation*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Sveikauskas, Leo A. 1975. "The Productivity of Cities." *Quarterly Journal of Economics* 89(3):393–413.
- Sveikauskas, Leo A., John Gowdy, dan Michael Funk. 1988. "Urban Productivity: City Size or Industry Size." *Journal of Regional Science* 28(2):185–202.
- Swan, Trevor W. 1956. "Economic Growth and Capital Accumulation." *Economic Record* 32(2):334–61.
- Swedish Council for Building Research. 1990. *Housing Research and Design in Sweden*. Stockholm: Swedish Council for Building Research.
- Tabuchi, Takatoshi. 1988. "Interregional Income Differentials and Migration: Their Interrelationships." *Regional Studies* 22(1):1–10.
- Taira, Koji. 1969. "Urban Poverty, Ragpickers, and the "Ants' Villa" in Tokyo." *Economic Development and Cultural Change* 17(2):155–77.
- Taylor, Alan M. 1996. "International Capital Mobility in History: Purchasing-Power Parity in the Long Run." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 5742.
- Taylor, Alan M., dan Jeffrey Williamson. 2006. "Convergence in the Age of Mass Migration." *European Review of Economic History* 1(1):27–63.
- Thanh, Hoang Xuan, Dang Nguyen Anh, dan Cecilia Tacoli. 2005. "Livelihood Diversification and Rural-Urban Linkages in Vietnam's Red River Delta." Washington, DC: International Food Policy Research Institute (IFPRI) Working Paper Series 193.
- The Economist. 2007a. "A Flourishing Slum." *The Economist*. 9 Desember 2007.
- . 2007b. "Chile and Peru. Neighbours, But Not Yet Friends." *The Economist*. 28 Juni 2007.
- The Economist Economic Intelligence Unit. 2007. *China/India Technology: Leapfrogging or Piggybacking?* London, UK: The Economist.
- Tiffen, Mary. 2003. "Transitions in Sub-Saharan Africa: Agriculture, Urbanization and Income Growth." *World Development* 31(8):1343–66.

- Tilly, Richard H. 1990. *Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914*. Munich, Germany: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Timmer, Ashley S., dan Jeffrey G. Williamson. 1998. "Immigration Policy Prior to the 1930s: Labor Markets, Policy Interactions, and Globalization Backlash." *Population and Development Review* 24(4):739-71.
- Timmins, Christopher. 2005. "Estimable Equilibrium Models of Locational Sorting and Their Role in Development Economics." *Journal of Economic Geography* 5(1):83-100.
- Tinbergen, J. 1952. *On the Theory of Economic Policy*. Amsterdam, Netherlands: North Holland.
- Tobler, W. R. 1970. "A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region." *Economic Geography* 46(Suplemen):234-40.
- Todaro, Michael P. 1969. "A Model of Labor Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries." *American Economic Review* 59(1):138-48.
- Toffler, Alvin. 1980. *The Third Wave*. New York, NY: Bantam Books.
- Tol, Richard S. J. 2005. "The Marginal Damage Costs of Carbon Dioxide Emissions: An Assessment of the Uncertainties." *Energy Policy* 33(16):2064-74.
- Tolofari, Sonny R. 1986. *Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs Freight Rates*. New York, NY: Routledge.
- Trackman, B., W. Fisher, dan L. Salas. 1999. *The Reform of Property Registration Systems in Costa Rica: A Status Report*. Cambridge, MA: Law School Harvard University.
- Tschirley, David L., Jan J. Nijhoff, Pedro Arlindo, Billy Mwinga, Michael T. Weber, dan Thomas S. Jayne. 2006. "Anticipating and Responding to Drought Emergencies in Southern Africa: Lessons From the 2002-2003 Experience." East Lansing, MI: International Development Working Paper Series 89.
- Turner, Michael. 1986. "English Open Fields and Enclosures: Retardation or Productivity Improvements." *Journal of Economic History* 46(3):669-92.
- Uchida, Hirotsugu, dan Andrew Nelson. 2008. "Accesibility Model and Population Estimates." Makalah Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009. United Nations. 1949. *Demographic Yearbook 1948*. New York: United Nations.
- . 1952. *Demographic Yearbook 1952*. New York: United Nations.
- . 1969. *Growth of the World's Urban and Rural Population, 1920-2000*. New York, NY: United Nations, Population Division.
- . 1970. "Unitization of Cargo." Makalah dipresentasikan pada United Nations Conference on Trade and Development. Jenewa, Swiss.
- . 1997. *China Human Development Report 1997: Human Development and Poverty Reduction*. New York, NY: United Nations Development Program.
- . 2001. "Istanbul+5: Reviewing and Appraising Progress Five Years after Habitat II in June 2001." *United Nations*. New York, NY. Diproses.
- . 2004a. *Assessing Regional Integration in Africa*. Addis Ababa, Ethiopia: United Nations Economic Commission for Africa.
- . 2004b. *State of the World's Cities Report 2004/2005*. Nairobi, Kenya: United Nations.
- . 2005a. *Bringing Down Barriers: Regional Cooperation for Human Development and Human Security*. Bratislava, Slovak Republic: United Nations Development Programme.
- . 2005b. *China Human Development Report 2005: Development with Equity*. New York, NY: United Nations Development Program.
- . 2006a. *State of the Worlds Cities 2006/7: The Millennium Development Goals and Urban Sustainability: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda (UN Habitat)*. Nairobi: UN-Habitat.
- . 2006b. *The 2004 Vietnam Migration Survey: The Quality of Life of Migrants in Vietnam*. Hanoi, Vietnam: United Nations Population Fund.
- . 2006c. "World Urbanization Prospects: The 2005 Revision". New York, NY, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division.
- . 2007. "Trade and Development Report 2007: Regional Cooperation for Development." Makalah dipresentasikan pada United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). New York, NY.
- United Nations, dan African Union. 2006. *Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities*. Addis Ababa, Ethiopia: United Nations Commission for Africa and African Union.

- US Bureau of Transport Statistics. 2003. *America on the Go: US Holiday Travel*. Washington, DC: US Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration.
- US Census Bureau. 2002. *Demographic Trends in the 20th Century. Census 2000 Special Reports*. Washington, DC: United States Census Bureau.
- Uvalic, Milica. 1993. "The Disintegration of Yugoslavia: Its Costs and Benefits." *Post-Communist Economies* 5(3):273-93.
- Van der Linde, Claas. 2003. "The Demography of Clusters: Findings from the Cluster Meta-Study." Dalam Johannes Brocker, Dirk Dohse, dan Rudiger Soltwedel, (para editor), *Innovation Clusters and Interregional Competition*. Berlin, Germany: Springer.
- Vance, Colin, dan Ralf Hedel. 2006. "On the Link between Urban Form and Automobile Use: Evidence from German Survey Data." Essen, Germany: Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) Working Paper Series 0048.
- Vargas-Hidalgo, Rafael. 1979. "The Crisis for the Andean Pact: Lessons for Integration among Developing Countries." *Journal of Common Market Studies* 17(3):213-26.
- Venables, Anthony J. 2001. "Geography and International Inequalities: the Impact of New Technologies." *Journal of Industry, Competition and Trade* 1(2):135-59.
- . 2003. "Winners and Losers from Regional Integration Agreements." *The Economic Journal* 113(490):747-61.
- . 2006. "Shifts in Economic Geography and Their Causes." *Economic Review 2006(Q IV)*:61-85.
- Venables, Anthony J., dan Ravi Kanbur. 2005. *Spatial Inequality and Development, Overview of the UNU-WIDER Project*. New York, NY: Oxford University Press.
- Victoria Transport Policy Institute. 2007. *Online TDM Encyclopedia*. Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Vidler, Cam. 2008. "Turkey: A Case Study of 1D-2D-3D Areas." Catatan Latar Belakang untuk Laporan Pembangunan Dunia 2009.
- Vidgor, Jacob L. 2006. "The New Promised Land: Black-White Convergence in the American South, 1960-2000." Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research Working Paper Series 12143.
- Villarreal, Roberto. 2005. "Regional Development Policies in Mexico." Makalah dipresentasikan pada Sustainable Regional Policy and Planning Roundtable. 14 Desember. Beijing, China.
- Viner, Jacob. 1950. *The Customs Union Issue*. New York, NY: Carnegie Endowment of International Peace.
- Wandschneider, Tiago, dan Pravas Mishra. 2003. *Rural Non-Farm Economy and Livelihood Enhancement*. Washington, DC: National Resources Institute.
- Ward, Doug. 2006. "Urbanization is a World Concern." *Vancouver Sun*, 14 Juni.
- Warsh, David. 2006. *Knowledge and the Wealth of Nations: A Story of Economic Discovery*. New York, NY: W.W. Norton and Company.
- Weber, Adna. 1899. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York: McMillan.
- Whalley, John, dan Shunming Zhang. 2007. "A Numerical Simulation Analysis of (Hukou) Labour Mobility Restrictions in China." *Journal of Development Economics* 83(2):392-410.
- Wheat, Leonard F. 1986. "The Determinants of 1963-77 Regional Manufacturing Growth: Why the South and West Grow." *Journal of Regional Science* 26(4):635-59.
- Wheeler, David, dan Ashoka Mody. 1992. "International Investment Location Decisions: The Case for U.S. Firms." *Journal of International Economics* 33(1-2):57-76.
- Whittaker, D. Hugh. 1997. *Small Firms in the Japanese Economy*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Wilbur Smith Associates, dan United Nations. 1980. *Master Plan for Metropolitan Lagos*. New York, NY: United Nations.
- Williams, Naomi, dan Chris Galley. 1995. "Urban-Rural Differentials in Infant Mortality in Victorian England." *Population Studies* 49(3):401-20.
- Williamson, Jeffrey. 1965. "Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns." *Economic Development and Cultural Change* 13(4):1-84.
- . 1974. *Late Nineteenth Century American Development: A General Equilibrium History*. New York, NY: Cambridge University Press.
- . 1982. "Was the Industrial Revolution Worth It? Disamenities and Death in 19th Century British

- Towns." *Exploration in Economic History* 19(3):221–45.
- . 1987. "Did English Factor Markets Fail during the Industrial Revolution??" *Oxford Economic Papers* 39(4):641–78.
- . 1990. *Coping with City Growth during the British Industrial Revolution*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Wilson, John S., Xubei Luo, dan Harry J. Broadman. 2006. "Trade and Transport Facilitation: European Accession and Capacity Building Priorities." Makalah dipresentasikan pada Transport and International Trade. Report of the One Hundred and Thirtieth Round Table on Transport Economics. Paris, Prancis.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann, dan Tsunehiro Otsuki. 2004. "Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: a Global Perspective." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 3224.
- Winston, Clifford. 1993. "Economic Deregulation: Days of Reckoning for the Microeconomists." *Journal of Economic Literature* 31(3):1263–89.
- Winters, L. Alain, dan Pedro Martins. 2004. "When Comparative Advantage Is Not Enough: Business Costs in Small Remote Economies." *World Trade Review* 3(3):347–83.
- Wionczek, Miguel S. 1970. "The Rise and Decline of Latin American Economic Integration." *Journal of Common Market Studies* 9(1):49–66.
- Wisaweisuan, Nitinant. Akan terbit. "Spatial Disparities in Thailand: Does Government Policy Aggravate or Alleviate the Problem?" Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Wolf, Martin. 2004. *Why Globalization Works*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Woods, Robert. 2000. *The Demography of Victorian England and Wales*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Wordie, J. R. 1983. "The Chronology of English Enclosure, 1500-1914." *Economic History Review* 36(4):483–505.
- World Bank. 1977. *Spatial Development in Mexico. Report 1081-ME*. Washington, DC: World Bank.
- . 1980. *The Development of Regional Cities in Thailand. Report 2900-TH*. Washington, DC: World Bank.
- . 1998. *Public Expenditure for Poverty Alleviation in Northeast Brazil: Promoting Growth and Improving Services*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002a. *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington, DC: World Bank.
- . 2002b. *From Natural Resources to the Knowledge Economy: Trade and Job Quality*. Washington, DC: World Bank, Amerika Latin dan Wilayah Karibia.
- . 2003a. *Trade, Investment, and Development in the Middle East and North Africa: Engaging with the World*. Washington, DC: World Bank.
- . 2003b. *World Bank Policy Research Report 2003. Land Policies for Growth and Poverty Reduction*. New York, NY: Oxford University Press.
- . 2004a. *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism and Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2004b. *World Development Report 2005: A Better Investment Climate for Everyone*. New York, NY: Oxford University Press.
- . 2005a. *Brazil: Regional Economic Development: (Some) Lessons from Experience*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005b. *Chile: Zonas Extremas Policies and Beyond An Assessment of Costs and Impact with Recommendations of Avenues for Policy Reform. Report No. 27357-CH*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005c. *Food Safety and Agricultural Health Standards: Challenges and Opportunities for Developing Country Exports*. Washington, DC: World Bank, PREM dan ARD.
- . 2005d. *Global Economic Prospects 2006. Economic Implications of Remittances and Migration*. Washington, DC: World Bank.
- . 2005e. *Growth, Poverty and Inequality: Eastern Europe and the Former Soviet Union*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006a. *At Home and Away. Expanding Job Opportunities for Pacific Islanders Through Labour Mobility*. Washington, DC: World Bank, Asia Timur dan Wilayah Pasifik.
- . 2006b. *Doing Business in 2007: How to Reform*. Washington, DC: World Bank.

- . 2006c. *Governance, Investment Climate, and Harmonious Society: Competitiveness Enhancements for 120 Cities in China*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006d. *Housing Finance in Emerging Economies*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006e. *Labor Migration in the Greater Mekong Sub-Region, Synthesis Report Phase I*. Washington, DC: World Bank, Kantor Wilayah untuk Asia Timur dan Pasifik.
- . 2006f. *Trends in Average Applied Tariff Rates in Developing and Industrial Countries, 1981-2005*. Washington, DC: World Bank, Development Research Group (Digital File).
- . 2006g. *World Development Indicators 2006*. Washington, DC: World Bank.
- . 2006h. *World Development Report 2007: Development and the Next Generation*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007a. *Accelerating Growth and Development in the Lagging Regions of India*. Washington, DC: World Bank, ESW Report.
- . 2007b. *Brazil Inputs for a Strategy for Cities in Brazil, Report No. 35749-BR*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007c. *Brazil: Measuring Poverty using Household Consumption, Report No. 36358-BR*. Washington, DC: World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit, Amerika Latin dan Wilayah Karibia.
- . 2007d. *Doing Business in 2008: Making a Difference*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007e. *East Asia and Pacific Update: Will Resilience Overcome Risk?* Washington, DC: World Bank.
- . 2007f. *Making Finance Work for Africa*. Washington, DC: World Bank, Wilayah Afrika.
- . 2007g. *Making the Most of Scarcity: Accountability for Better Water Management in the Middle East and North Africa*. Washington, DC: World Bank, Timur Tengah dan Wilayah Afrika Utara.
- . 2007h. *South Asia: Growth and Regional Integration*. New Delhi, India: World Bank.
- . 2007i. *World Bank Policy Research Report 2007. At Loggerheads? Agricultural Expansion, Poverty Reduction, and Environment in the Tropical Forests*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007j. *World Development Indicators 2007*. Washington, DC: World Bank.
- . 2007k. *World Development Report 2008: Agriculture for Development*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008a. "Iran: Spatial Patterns of Poverty and Economic Activity." World Bank. Washington, DC. Diproses.
- . 2008b. "Shrinking Distance: Identifying Priorities and Assessing Trade-offs for Territorial Development Policies. SDN Flagship Report, Spatial and Local." *World Bank*. Washington, DC. Diproses.
- . 2008c. *Transport for Development. The World Bank's Transport Business Strategy for 2008-2012*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008d. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, DC: World Bank.
- . 2008e. *Turkey: Country Economic Memorandum, Sustaining High Growth: Selected Issues Report No. 39194*. Washington, DC: World Bank.
- Woronoff, Jon. 1972. *West African Wager*. Metuchen, NJ: Scarecrow Press.
- Wrigley, E. Anthony. 1985. "Urban Growth and Agricultural Change: England and the Continent in the Early Modern Period." *Journal of Interdisciplinary History* 15(4):683-728.
- Xenos, Peter. 2004. "Demographic Forces Shaping Youth Populations in Asian Cities." Dalam Lisa Hanley, Blair Ruble, dan Joseph Tulchin, (para editor), *Youth Poverty, and Conflict in Southeast Asian Cities*. Washington, DC: Woodrow Wilson International Center for Scholars.
- Yade, Mbaye, Anne Chohin-Kuper, Valerie Kelly, John Staatz, dan James Tefft. 1999. "The Role of Regional Trade in Agricultural Transformation." Makalah dipresentasikan pada Workshops on Structural Transformation in Africa. Nairobi, Kenya.
- Yamauchi, Futoshi, Megumi Muto, Reno Dewina, dan Sony Sumaryanto. Akan terbit. "Spatial Networks, Incentives and the Dynamics of Village Economy: Evidence from Indonesia." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.

- Yang, Dean. 2008. "International Migration, Remittances and Household Investment: Evidence from Philippine Migrants' Exchange Rate Shocks." *Economic Journal* 118(528):591–630.
- Yao, Yang. Akan terbit. "The Political Economy of Government Policies Toward Regional Inequality in China." Dalam Yukon Huang dan Alessandro Magnoli Bocchi (para editor) *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, DC: World Bank, EAP Companion Volume to the WDR 2009.
- Yasuba, Yasukichi. 1978. "Freight Rates and Productivity in Ocean Transportation for Japan, 1875-1943." *Explorations in Economic History* 15(1):11–39.
- Yemtsov, Ruslan. 2005. "Quo Vadis? Inequality and Poverty Dynamics across Russian Regions." Dalam Ravi Kanbur dan Anthony J. Venables, (para editor), *Spatial Inequality and Development*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Yepes, Tito. 2008. "Inclusive Growth for Latin America." World Bank. Washington, DC. Diproses.
- Yepes, Tito, dan Somik V. Lall. 2008. "Evaluating the Impact of Upgrading Informal Settlements on Land Markets: Evidence from Bogota." World Bank. Washington, DC. Diproses.
- Yoshino, Yutaka. 2008. "Domestic Constraints, Firm Characteristics, and Geographical Diversification of Firm-Level Manufacturing Exports in Africa." Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper Series 4575.
- Young, Allyn. 1928. "Increasing Returns and Economic Progress." *Economic Journal* 38(152):527–42.
- Yuen, Belinda. 2004. "Planning Singapore Growth for Better Living." Dalam Belinda Yuen dan Mila Freire, (para editor), *Enhancing Urban Management in East Asia*. Hampshire, UK: Ashgate Publishing.
- Yusuf, Shahid, dan Kaoru Nabeshima. 2006. *Post-industrial East Asian Cities, Innovation for Growth*. Palo Alto, CA and Washington, DC: World Bank dan Stanford University Press.
- Zhu, Nong, dan Xubei Luo. 2008. "Impact of Remittances on Rural Poverty and Inequality in China." World Bank, Asia Timur dan Kantor Wilayah Pasifik. Washington, DC. Diproses.

Indikator-indikator Pilihan

Sumber dan Definisi

Tabel A1 Geografi dan akses

Tabel A2 Urbanisasi

Tabel A3 Perkembangan teritorial

Tabel A4 Integrasi internasional

Tabel A5 Indikator-indikator lain

Indikator-indikator Pembangunan Dunia Pilihan

Pendahuluan

Tabel 1 Indikator-indikator penting pembangunan

Tabel 2 Tujuan Pembangunan Milenium: memberantas kemiskinan dan meningkatkan kualitas hidup

Tabel 3 Kegiatan ekonomi

Tabel 4 Perdagangan, bantuan, dan keuangan

Tabel 5 Indikator-indikator penting untuk perekonomian lainnya

Catatan teknis

Sumber dan Definisi

Tabel A1 Geografi dan akses

Kolom	Sumber	Catatan
1 Lokasi	CIA Factbook	Informasi ini mencakup derajat dan lintang suatu tempat dengan maksud untuk menemukan perkiraan lokasi geografi suatu wilayah, dan didasarkan pada <i>Gazetter of Conventional Names</i> , Edisi Ketiga, Agustus 2008, US Board on Geographic Names dan sumber-sumber lain.
2 Luas wilayah (km persegi)	Bank Dunia	Luas wilayah adalah keseluruhan wilayah suatu negara, termasuk wilayah yang berada di dasar perairan dan sebagian wilayah pantai. Food and Agriculture Organization, <i>Production yearbook</i> dan arsip data.
3 Wilayah pertanian (% dari luas wilayah)	Bank Dunia	Wilayah pertanian mencakup wilayah yang didefinisikan FAO sebagai tanah yang dapat digunakan untuk memanen sementara (untuk panen dua kali dihitung sekali), lahan penebangan atau ladang, tanah yang digunakan untuk kebun hasilnya yang dapat dipasarkan atau dikonsumsi sendiri, dan lahan yang terlantar sementara.
4 Wilayah hutan	Bank Dunia	Wilayah hutan adalah lahan yang terdiri atas pepohonan yang ditanam atau tumbuh secara alamiah, baik produktif maupun tidak.
5 Garis pantai (km)	CIA Factbook	Panjang batasan antara wilayah daratan (termasuk pulau-pulau) dengan laut.
6 Perbatasan darat	CIA Factbook	Jumlah panjang keseluruhan perbatasan darat maupun total panjang keseluruhan garis batas suatu negara. Bila ada, panjang resmi yang diterbitkan oleh badan statistik suatu negara digunakan. Karena metode survei berbeda, panjang perbatasan suatu negara yang dilaporkan oleh negara yang saling berbatasan mungkin saja berbeda.
7 Bandara dengan landasan pacu keras (jumlah)	CIA Factbook	Jumlah bandara dengan landasan pacu keras (dengan permukaan beton atau aspal) berdasarkan panjang. Untuk bandara yang memiliki lebih dari satu landasan, hanya landasan yang terpanjang saja yang dimasukkan, berdasarkan lima kelompok berikut – (1) lebih dari 3.047 meter, (2) 2.438 hingga 3.047 meter, (3) 1.524 hingga 2.437 meter, (4) 914 hingga 1.524 meter, dan (5) di bawah 914 meter. Hanya bandara dengan landasan pacu yang bisa digunakan yang dimasukkan dalam daftar ini. Tidak semua bandara memiliki fasilitas pengisian bahan bakar, perawatan, atau lalu lintas udara.
8 Pelabuhan dan terminal (jumlah)	CIA Factbook	Jumlah pelabuhan.
9 Kepadatan rel kereta api (panjang rel dalam km per 100 km ²)	CIA Factbook	Panjang jalur perjalanan jaringan kereta api dan bagian komponen berdasarkan lebar rel (berukuran lebar, standar, sempit, dan ganda), yang dibagi dengan luas negara (dalam %).
10 Kepadatan jalan raya (panjang jalan dalam km per 100 km ²)	Bank Dunia dan CIA Factbook	Jumlah panjang jaringan jalan dan mencakup panjang jalan keras dan belum keras, dibagi dengan luas negara (dalam %).
11 Rata-rata jarak nasional ke ibu kota negara (km)	Tim LPD 2009	Rata-rata tertimbang menurut populasi dari jarak ke ibu kota negara.

Tabel A2 Urbanisasi

Kolom	Sumber	Catatan	
12	Indeks Aglomerasi	Tim LPD 2009	Lihat Bab 1
13	% populasi di daerah perkotaan terhadap total jumlah penduduk (2000)	PBB	Populasi jumlah penduduk di daerah perkotaan dalam persen dari seluruh jumlah penduduk tahun 2000
14	% populasi di daerah perkotaan terhadap total jumlah penduduk (2005)	PBB	Populasi jumlah penduduk di daerah perkotaan dalam persen dari seluruh jumlah penduduk tahun 2005
15	% populasi di daerah perkotaan terhadap total jumlah penduduk (2015)	PBB	Populasi jumlah penduduk di daerah perkotaan dalam persen dari seluruh jumlah penduduk tahun 2015
16	Kepadatan penduduk (jumlah penduduk per km ²)	Bank Dunia	Jumlah penduduk per km ²
17	Penduduk yang tinggal di kota yang berpopulasi > 1 juta (% dari jumlah penduduk)	Bank Dunia	Proporsi jumlah penduduk yang bertempat tinggal di kota-kota besar yang jumlah penduduknya melebihi 1 juta jiwa.
18	% dari populasi yang tinggal di kota terbesar (% dari populasi urban)	Bank Dunia	Proporsi jumlah penduduk yang bertempat tinggal di kota terbesar (dalam persen dari populasi penduduk di daerah urban)
19	% populasi di daerah perkotaan dengan akses air bersih	Bank Dunia	Persentase penduduk perkotaan yang memiliki akses memadai terhadap air dari sumber yang telah diperbaiki, seperti sambungan ke rumah tangga, hidran publik, sumur bor, sumur atau mata air yang dilindungi, dan penyimpanan air hujan. Akses memadai diartikan sebagai ketersediaan setidaknya 20 liter air per orang dari sumber air yang berjarak 1 kilometer dari permukiman.
20	% populasi di daerah pedesaan dengan akses air bersih	Bank Dunia	Persentase penduduk pedesaan yang memiliki akses memadai terhadap air dari sumber yang telah diperbaiki, seperti sambungan ke rumah tangga, hidran publik, sumur bor, sumur atau mata air yang dilindungi, dan penyimpanan air hujan. Akses memadai diartikan sebagai ketersediaan setidaknya 20 liter air per orang dari sumber air yang berjarak 1 kilometer dari permukiman.
21	% penduduk di daerah perkotaan dengan layanan sanitasi	Bank Dunia	Persentase penduduk perkotaan yang memiliki akses memadai fasilitas pengolahan limbah domestik, yang secara efektif dapat menghindarkan manusia, hewan dan serangga dari kontak langsung dengan limbah domestik. Fasilitas yang diperbaiki meliputi fasilitas sederhana namun dengan saluran penyimpanan yang terlindungi hingga toilet siram dengan jaringan pipa pembuangan. Agar efektif, fasilitas tersebut harus dibangun dengan benar dan dipelihara dengan baik.
22	% penduduk di daerah pedesaan dengan layanan sanitasi	Bank Dunia	Persentase penduduk pedesaan yang memiliki akses memadai fasilitas pengolahan limbah domestik, yang secara efektif dapat menghindarkan manusia, hewan dan serangga dari kontak langsung dengan limbah domestik. Fasilitas yang diperbaiki meliputi fasilitas sederhana namun dengan saluran penyimpanan yang terlindungi hingga toilet siram dengan jaringan pipa pembuangan. Agar efektif, fasilitas tersebut harus dibangun dengan benar dan dipelihara dengan baik.

Tabel A3 Pembangunan teritorial

Kolom	Sumber	Catatan	
23	Daerah Maju: Nama daerah	Tim LPD 2009	Nama daerah maju. Daerah maju didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau pdb) per kapita tertinggi.
24	Daerah Maju: Tingkat kemiskinan	Tim LPD 2009	Tingkat kemiskinan adalah proporsi penduduk di daerah maju yang hidup di bawah garis kemiskinan.
25	Daerah Maju: Persentase kemiskinan di daerah dari seluruh kemiskinan nasional	Tim LPD 2009	Proposi jumlah penduduk miskin suatu negara yang bertempat tinggal di daerah maju
26	Daerah Maju: Ukuran kemakmuran di daerah (persentase dari rata-rata ukuran kemakmuran suatu negara)	Tim LPD 2009	Ukuran-ukuran kemakmuran (pendapatan, konsumsi, atau pdb) per kapita daerah maju, dibandingkan dengan (relatif terhadap) Ukuran-ukuran kemakmuran (pendapatan, konsumsi, atau pdb) per kapita nasional
27	Daerah Maju: Luas wilayah (km ²)	Statoids	Luas wilayah permukaan daerah maju
28	Daerah Maju: Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²)	Statoids	Jumlah penduduk per km ² di daerah maju
29	Daerah Tertinggal: Nama daerah	Tim LPD 2009	Nama daerah tertinggal. Daerah tertinggal didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau pdb) per kapita terendah.
30	Daerah Tertinggal: Tingkat kemiskinan	Tim LPD 2009	Tingkat kemiskinan adalah proporsi penduduk di daerah tertinggal yang hidup di bawah garis kemiskinan.
31	Daerah Tertinggal: Persentase kemiskinan di daerah dari seluruh kemiskinan nasional	Tim LPD 2009	Proposi jumlah penduduk miskin suatu negara yang bertempat tinggal di daerah tertinggal
32	Daerah Tertinggal: Ukuran kemakmuran di daerah (persentase dari rata-rata ukuran kemakmuran suatu negara)	Tim LPD 2009	Ukuran-ukuran kemakmuran (pendapatan, konsumsi, atau pdb) per kapita daerah tertinggal, dibandingkan dengan (relatif terhadap) Ukuran-ukuran kemakmuran (pendapatan, konsumsi, atau pdb) per kapita nasional
33	Daerah Tertinggal: Luas wilayah (km ²)	Statoids	Luas wilayah permukaan daerah tertinggal
34	Daerah Tertinggal: Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²)	Statoids	Jumlah penduduk per km ² di daerah tertinggal

Tabel A4 Integrasi internasional

Kolom	Sumber	Catatan	
35	Negara yang memerlukan untuk kunjungan ke suatu negara	Neumayer (2005)	Jumlah negara-negara yang penduduk/warga negaranya memerlukan visa untuk mengunjungi suatu negara
36	Negara yang menuntut penduduk suatu negara memerlukan visa	Neumayer (2005)	Jumlah negara-negara yang mengharuskan warga negara suatu negara memerlukan visa.
37	Biaya untuk mendapatkan paspor, dibandingkan dengan PDB per kapita	McKenzie (2005)	Harga sebuah paspor standar, yang distandarisasi dengan menggunakan pendapatan nasional bruto (PNB) per kapita.
38	Jumlah migrasi internasional (% orang asing)	Bank Dunia	Jumlah migrasi adalah jumlah penduduk yang dilahirkan di suatu negara, dan bukan di mana mereka tinggal. Angka ini termasuk angka pengungsi.
39	Lalu lintas komunikasi suara internasional (telepon masuk dan keluar, dalam menit per orang)	Bank Dunia	Lalu lintas suara internasional merupakan jumlah lalu lintas panggilan telepon internasional masuk dan keluar (dalam menit)
40	Lebar pita (<i>bandwidth</i>) Internet internasional (bit per orang)	Bank Dunia	Lebar pita Internet internasional adalah kapasitas sambungan internasional yang dikontrak antar negara untuk mengirimkan lalu lintas Internet
41	Biaya rata-rata menelepon ke AS (US\$ per tiga menit)	Bank Dunia	Biaya panggilan telepon internasional ke AS adalah biaya telepon sambungan tetap selama tiga menit dengan tarif masa puncak dari suatu negara ke Amerika Serikat
42	Jumlah perdagangan dalam PDB	Bank Dunia	Perdagangan adalah jumlah ekspor dan impor barang dan jasa yang diukur sebagai bagian dari produk domestik bruto
43	Indeks Kesulitan Pengiriman		Indikator kesulitan pengiriman (keterlambatan di perbatasan, imbalan, bea, <i>red tape</i> , <i>red carpet</i> , dan lain-lain)
44	Rata-rata tarif dan bea masuk	Bank Dunia	Rata-rata tarif
45	Bagian perdagangan dengan negara-negara tetangga (% dari total perdagangan)	Tim LPD 2009	Proporsi perdagangan dengan negara-negara tetangga sebagai proporsi terhadap total perdagangan negara. Perhitungan menggunakan data COMTRADE

Tabel A5 Indikator-indikator lain

Kolom	Sumber	Catatan	
46	% dari daratan: plain	Nelson (2007)	% dari daratan: plain
47	% dari daratan: dataran rendah	Nelson (2007)	% dari daratan: dataran rendah
48	% dari daratan: dataran tinggi	Nelson (2007)	% dari daratan: dataran tinggi
49	% dari daratan: perbukitan	Nelson (2007)	% dari daratan: perbukitan
50	% dari daratan: pegunungan	Nelson (2007)	% dari daratan: pegunungan
51	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari perbatasan internasional	Tim LPD 2009	Proporsi dari penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari perbatasan internasional
52	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari perbatasan internasional	Tim LPD 2009	Proporsi dari penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari perbatasan internasional
52	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari garis pantai	Tim LPD 2009	Proporsi dari penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari garis pantai
54	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari garis pantai	Tim LPD 2009	Proporsi dari penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari garis pantai

Tabel A1 Geografi dan akses

Ekonomi	Lokasi 2007	Luas wilayah (km ²) 2007	Wilayah	Wilayah	Garis pantai (km) 2007	Perbatasan darat (km) 2007	Bandara dengan landasan pacu keras (jumlah) 2007	Pelabuhan dan terminal (jumlah) 2007	Kepadatan	Kepadatan	Rata-rata jarak nasional ke ibu kota negara (km) 2000
			pertanian (% dari luas wilayah) 2007	hutan (% dari luas wilayah) 2007					rel kereta api (panjang rel dalam km per 100 km ²) 2000-06*	jalan raya (panjang jalan dalam km per 100 km ²) 2000-06*	
Afghanistan	33 00 N, 65 00 E	652,090	12.1	1.3	0	5,529	11	0	..	5.3	418
Albania	41 00 N, 20 00 E	28,750	21.1	29.0	362	720	3	4	1.6	65.7	84
Aljazair	28 00 N, 3 00 E	2,381,740	3.2	1.0	998	6,343	52	9	0.2	4.5	1,108
Samoa Amerika	14 20 S, 170 00 W	200	10.0	90.0	116	0	2	1	..	..	7
Andorra	42 30 N, 1 30 E	470	2.1	34.2	0	120	0	0	..	..	10
Angola	12 30 S, 18 30 E	1,246,700	2.6	47.4	1,600	5,198	31	3	0.2	4.1	711
Antigua dan Barbuda	17 03 N, 61 48 W	440	18.2	20.5	153	0	2	1	..	264.8	30
Argentina	34 00 S, 64 00 W	2,780,400	10.2	12.1	4,989	9,861	154	8	1.2	14.6	971
Armenia	40 00 N, 45 00 E	29,800	17.6	10.0	0	1,254	11	0	3.0	27.1	87
Aruba	12 30 N, 69 58 W	180	10.5	..	69	0	1	3	..	..	8
Australia	27 00 S, 133 00 E	7,741,220	6.4	21.3	25,760	0	311	11	0.5	10.5	1,946
Austria	47 20 N, 13 20 E	83,870	16.8	46.8	0	2,562	25	0	7.7	162.4	204
Azerbaijan	40 30 N, 47 30 E	86,600	22.3	11.3	0	2,013	27	0	2.6	71.5	219
Kep. Bahama	24 15 N, 76 00 W	13,880	0.8	51.4	3,542	0	29	3	..	..	230
Bahrain	26 00 N, 50 33 E	710	2.8	0.0	161	0	3	2	..	492.7	25
Bangladesh	24 00 N, 90 00 E	144,000	61.1	6.7	580	4,246	15	2	2.1	183.8	165
Barbados	13 10 N, 59 32 W	430	37.2	4.7	97	0	1	1	..	372.1	14
Belarusia	53 00 N, 28 00 E	207,600	26.3	38.0	0	2,900	41	0	2.7	45.0	185
Belgia	50 50 N, 4 00 E	30,530	27.9	22.1	67	1,385	25	6	11.7	498.1	78
Belize	17 15 N, 88 45 W	22,970	3.1	72.5	386	516	5	2	..	..	74
Benin	9 30 N, 2 15 E	112,620	24.0	21.3	121	1,989	1	1	0.7	17.2	398
Bermuda	32 20 N, 64 45 W	50	20.0	20.0	103	0	1	2	..	..	7
Bhutan	27 30 N, 90 30 E	47,000	3.4	68.0	0	1,075	16	0	..	17.1	99
Bolivia	17 00 S, 65 00 W	1,098,580	2.8	54.2	0	6,940	16	0	0.3	5.8	521
Bosnia dan Herzegovina	44 00 N, 18 00 E	51,210	19.5	42.7	20	1,459	8	1	1.2	..	103
Botsswana	22 00 S, 24 00 E	581,730	0.7	21.1	0	4,013	10	0	0.2	4.3	441
Brasil	10 00 S, 55 00 W	8,514,880	7.0	56.5	7,491	16,885	714	9	0.3	20.7	1,378
Brunei Darussalam	4 30 N, 114 40 E	5,770	2.7	52.8	161	381	1	3	..	..	61
Bulgaria	43 00 N, 25 00 E	111,000	29.2	33.4	354	1,808	132	2	4.0	40.5	190
Burkina Faso	13 00 N, 2 00 W	274,000	17.7	24.8	0	3,193	2	0	0.2	5.6	220
Burundi	3 30 S, 30 00 E	27,830	38.6	5.9	0	974	1	0	..	48.0	84
Kambodia	13 00 N, 105 00 E	181,040	21.0	59.2	443	2,752	6	2	0.3	21.7	206
Kamerun	6 00 N, 12 00 E	475,440	12.8	45.6	402	4,591	11	2	0.2	10.7	363
Kanada	60 00 N, 95 00 W	9,984,670	5.0	34.1	202,080	8,893	509	8	0.5	15.5	2,449
Cape Verde	16 00 N, 24 00 W	4,030	11.4	20.8	965	0	7	3	..	33.5	156
kep. Cayman	19 30 N, 80 30 W	260	3.8	46.2	160	0	2	2	..	..	15
Republik Afrika tengah	7 00 N, 21 00 E	623,000	3.1	36.5	0	5,203	3	0	..	..	450
Cad	15 00 N, 19 00 E	1,284,000	2.9	9.5	0	5,968	7	0	..	..	671
Kep. Channel	..	190	0.0	..	..	..	..	..	..	..	..
Cile	30 00 S, 71 00 W	756,630	2.6	21.5	6,435	6,339	73	8	0.9	10.6	1,149
Cina	35 00 N, 105 00 E	9,598,088	11.1	21.2	14,500	22,117	403	7	0.8	20.7	1,688
Kolombia	4 00 N, 72 00 W	1,141,750	1.8	54.7	3,208	6,309	101	7	0.3	..	456
Kep. Komoro	12 10 S, 44 15 E	1,861	35.9	2.2	340	0	4	2	..	..	59
Rep. Dem. Kongo	0 00 N, 25 00 E	2,344,860	3.0	58.9	37	10,730	25	11	0.2	6.8	1,006
Rep. Kongo	1 00 S, 15 00 E	342,000	1.4	65.8	169	5,504	4	6	0.3	5.1	479
Kosta Rika	10 00 N, 84 00 W	51,100	4.4	46.8	1,290	639	32	2	0.5	69.2	105
Pantai Gading	8 00 N, 5 00 W	322,460	10.4	32.7	515	3,110	7	4	0.2	25.2	236
Kroasia	45 10 N, 15 30 E	56,540	19.8	38.2	1,777	2,197	23	5	4.9	50.9	144
Kuba	21 30 N, 80 00 W	110,860	27.9	24.7	3,735	29	78	3	3.8	..	398
Siprus	35 00 N, 33 00 E	9,250	10.8	18.8	648	0	13	3	..	130.5	48
Republik Cheska	49 45 N, 15 30 E	78,870	39.4	34.3	0	2,290	46	0	12.4	165.2	134
Denmark	56 00 N, 10 00 E	43,090	52.7	11.8	7,314	68	28	12	6.2	169.3	195
Djibouti	11 30 N, 43 00 E	23,200	0.0	0.3	314	516	3	1	0.4	..	85
Dominika	15 25 N, 61 20 W	750	6.7	61.3	148	0	2	2	..	..	20
Republik Dominika	19 00 N, 70 40 W	48,730	22.7	28.4	1,288	360	14	4	1.1	..	119
Ekuador	2 00 S, 77 30 W	283,560	4.9	39.2	2,237	2,010	98	5	0.3	15.6	266
Mesir	27 00 N, 30 00 E	1,001,450	3.0	0.1	2,450	2,665	72	3	0.5	9.3	558
El Salvador	13 50 N, 88 55 W	21,040	31.9	14.4	307	545	4	2	2.7	..	68
Guinea Ekuatorial	2 00 N, 10 00 E	28,050	4.6	58.2	296	539	3	1	..	..	301
Eritrea	15 00 N, 39 00 E	117,600	5.6	15.4	1,151	1,626	4	2	0.3	..	184
Estonia	59 00 N, 26 00 E	45,230	13.9	53.9	3,794	633	12	5	2.3	134.1	128
Ethiopia	8 00 N, 38 00 E	1,104,300	11.1	13.0	0	5,328	14	0	0.1	3.6	425
Kepulauan Faeroe	62 00 N, 7 00 W	1,400	2.1	..	1,117	0	1	1	..	..	25
Fiji	18 00 S, 175 00 E	18,270	10.9	54.7	1,129	0	3	3	..	..	113
Finlandia	64 00 N, 26 00 E	338,150	7.3	73.9	1,250	2,681	76	0	1.9	25.7	417
Francis	46 00 N, 2 00 E	551,500	33.6	28.3	3,427	2,889	292	10	5.3	172.9	365
Polinesia Prancis	15 00 S, 140 00 W	4,000	0.8	28.7	2,525	0	39	1	..	..	472
Gabon	1 00 S, 11 45 E	267,670	1.3	84.5	885	2,551	11	5	0.3	3.6	317
Gambia	13 28 N, 16 34 W	11,300	31.5	47.1	80	740	1	1	..	37.4	123
Georgia	42 00 N, 43 30 E	69,700	11.5	39.7	310	1,461	19	2	2.3	29.1	156
Jerman	51 00 N, 9 00 E	357,050	34.1	31.8	2,389	3,621	332	10	13.8	..	334
Ghana	8 00 N, 2 00 W	238,540	18.4	24.2	539	2,094	7	2	0.4	21.0	344
Yunani	39 00 N, 22 00 E	131,960	20.4	29.1	13,676	1,228	66	6	2.0	89.2	249
Greenland	72 00 N, 40 00 W	410,450	0.0	..	44,087	0	9	1	..	..	1,031
Grenada	12 07 N, 61 40 W	340	5.9	11.8	121	0	3	1	..	..	11
Guam	13 28 N, 144 47 E	540	3.6	47.3	126	0	4	1	..	..	14
Guatemala	15 30 N, 90 15 W	108,890	13.3	36.3	400	1,687	11	2	0.8	..	175
Guinea	11 00 N, 10 00 W	245,860	4.5	27.4	320	3,399	5	1	0.3	18.0	348
Guinea-Bissau	12 00 N, 15 00 W	36,120	10.7	73.7	350	724	3	4	..	12.3	97
Guyana	5 00 N, 59 00 W	214,970	2.4	76.7	459	2,949	9	1	..	..	314

Tabel A1 Geografi dan akses (lanjutan)

Ekonomi	Lokasi	Luas wilayah (km ²)	Wilayah pertanian	Wilayah hutan	Garis pantai (km)	Perbatasan darat	Bandara dengan landasan pacu keras (jumlah)	Pelabuhan dan terminal (jumlah)	Kepadatan rel kereta api	Kepadatan jalan raya	Rata-rata jarak nasional ke ibu kota negara (km)
			(% dari luas wilayah)	(% dari luas wilayah)					rel dalam km per 100	(panjang jalan dalam km per 100 km ²)	
			2007	2007					2000-06*	2000-06*	
Haiti	19 00 N, 72 25 W	27,750	28.3	3.8	1,771	360	4	1	..	..	99
Honduras	15 00 N, 86 30 W	112,090	9.5	41.5	820	1,520	11	4	0.6	..	167
Hong Kong, Cina	22 15 N, 114 10 E	1,092	0.0	..	733	30	3	1	..	186.5	..
Hongaria	47 00 N, 20 00 E	93,030	51.3	22.1	0	2,271	20	0	9.0	178.0	137
Islandia	65 00 N, 18 00 W	103,000	0.1	0.5	4,970	0	5	5	..	12.9	235
India	20 00 N, 77 00 E	3,287,260	53.7	22.8	7,000	14,103	243	8	2.1	113.8	892
Indonesia	5 00 S, 120 00 E	1,904,570	12.7	48.8	54,716	2,830	159	9	0.4	20.3	1,519
Iran	32 00 N, 53 00 E	1,745,150	9.8	6.8	2,440	5,440	129	2	0.5	11.0	654
Irak	33 00 N, 44 00 E	438,320	13.1	1.9	58	3,650	77	3	0.5	..	281
Irlandia	53 00 N, 8 00 W	70,270	17.6	9.7	1,448	360	15	5	4.7	140.2	165
Isle of Man	54 15 N, 4 30 W	570	0.0	5.2	160	0	1	3	11.4	..	13
Israel	31 30 N, 34 45 E	22,070	14.6	7.9	273	1,017	30	4	3.9	80.6	110
Italia	42 50 N, 12 50 E	301,340	26.3	33.9	7,600	1,932	98	8	6.6	164.8	353
Jamaika	18 15 N, 77 30 W	10,990	16.1	31.3	1,022	0	11	5	..	193.9	67
Jepang	36 00 N, 138 00 E	377,910	12.0	68.2	29,751	0	145	10	6.4	323.0	531
Yordania	31 00 N, 36 00 E	88,780	2.1	0.9	26	1,635	15	1	0.6	8.5	171
Kazakhstan	48 00 N, 68 00 E	2,724,900	8.3	1.2	0	12,012	67	0	0.5	3.3	823
Kenya	1 00 N, 38 00 E	580,370	8.2	6.2	536	3,477	15	1	0.5	11.1	372
Kiribati	1 25 N, 173 00 E	810	2.7	2.7	1,143	0	3	1	..	..	25
Korea Utara	40 00 N, 127 00 E	120,540	23.3	51.4	2,495	238	36	12	4.3	..	211
Korea Selatan	37 00 N, 127 30 E	99,260	16.6	63.5	2,416	462	69	5	3.5	101.6	187
Kuwait	29 30 N, 45 45 E	17,820	0.8	0.3	499	462	4	6	..	32.3	67
Kirghizia	41 00 N, 75 00 E	199,900	6.7	4.5	0	3,878	18	0	0.2	9.8	255
Laos	18 00 N, 105 00 E	236,800	4.3	69.9	0	5,083	9	0	..	13.5	311
Latvia	57 00 N, 25 00 E	64,590	17.5	47.2	531	1,368	24	2	3.7	111.6	140
Lebanon	33 50 N, 35 50 E	10,400	16.6	13.3	225	454	5	4	3.9	..	60
Lesotho	29 30 S, 28 30 E	30,350	10.9	0.3	0	909	3	0	..	..	98
Liberia	6 30 N, 9 30 W	111,370	4.0	32.7	579	1,585	2	2	0.5	..	196
Libya	25 00 N, 17 00 E	1,759,540	1.0	0.1	1,770	4,348	60	6	..	..	910
Liechtenstein	47 16 N, 9 32 E	160	25.0	43.8	0	76	0	0	5.6	..	6
Lithuania	56 00 N, 24 00 E	65,300	30.4	33.5	90	1,613	34	1	2.8	126.6	143
Luksemburg	49 45 N, 6 10 E	2,590	23.2	33.6	0	359	1	0	10.6	201.8	25
Makao, Cina	22 10 N, 113 33 E	28	0.0	..	41	0	1	1	..	1284.0	..
Makedonia	41 50 N, 22 00 E	25,710	22.3	35.6	0	766	10	0	2.7	..	76
Madagaskar	20 00 S, 47 00 E	587,040	5.1	22.1	4,828	0	29	4	0.1	..	385
Malawi	13 30 S, 34 00 E	118,480	26.0	36.2	0	2,881	6	0	0.8	16.4	230
Malaysia	2 30 N, 112 30 E	329,740	5.5	63.6	4,675	2,669	37	9	0.6	30.0	873
Maladewa	3 15 N, 73 00 E	300	13.3	3.3	644	0	2	1	..	..	276
Mali	17 00 N, 4 00 W	1,240,190	3.9	10.3	0	7,243	9	0	0.1	1.5	804
Malta	35 50 N, 14 35 E	320	28.1	..	197	0	1	1	..	704.4	9
Kep. Marshall	9 00 N, 168 00 W	180	11.1	..	370	0	4	1	..	..	..
Mauritania	20 00 N, 12 00 W	1,030,700	0.5	0.3	754	5,074	8	2	0.1	..	686
Mauritius	20 17 S, 57 33 E	2,040	49.3	18.2	177	0	2	1	..	99.3	51
Mayotte	12 50 S, 45 10 E	374	0.0	13.4	185	0	1	1	..	..	13
Meksiko	23 00 N, 102 00 W	1,964,380	13.0	33.7	9,330	4,353	228	7	0.9	17.7	886
Mikronesia	6 55 N, 158 15 E	700	5.7	90.0	6,112	0	6	1	..	..	134
Moldova	47 00 N, 29 00 E	33,840	56.2	10.0	0	1,389	6	0	3.5	38.7	87
Monako	43 44 N, 7 24 E	2	0.0	0.0	4	4	0	1	..	..	..
Mongolia	46 00 N, 105 00 E	1,566,500	0.8	6.5	0	8,220	12	0	0.1	3.1	617
Montenegro	42 30 N, 19 18 E	14,026	0.0	..	294	625	3	1	1.8	..	..
Maroko	32 00 N, 5 00 W	446,550	19.0	9.8	1,835	2,018	26	6	0.4	12.9	369
Mozambik	18 15 S, 35 00 E	799,380	5.5	24.6	2,470	4,571	22	3	0.4	..	1,112
Myanmar	22 00 N, 98 00 E	676,580	15.3	49.0	1,930	5,876	21	3	0.6	..	619
Namibia	22 00 S, 17 00 E	824,290	1.0	9.3	1,572	3,936	21	2	0.3	5.1	407
Nepal	28 00 N, 84 00 E	147,180	16.5	25.4	0	2,926	10	0	0.0	12.2	236
Belanda	52 30 N, 5 45 E	41,530	26.8	10.8	451	1,027	20	7	8.3	372.2	95
Antilles Belanda	12 15 N, 68 45 W	800	10.0	1.3	364	15	5	4	..	..	36
Kaledonia Baru	21 30 S, 165 30 E	18,580	0.3	39.2	2,254	0	11	1	..	..	157
Selandia Baru	41 00 S, 174 00 E	267,710	5.6	31.0	15,134	0	45	5	1.5	34.7	418
Nikaragua	13 00 N, 85 00 W	130,000	15.9	42.7	910	1,231	11	3	0.0	15.4	192
Niger	16 00 N, 8 00 E	1,267,000	11.4	1.0	0	5,697	9	0	..	1.1	896
Nigeria	10 00 N, 8 00 E	923,770	33.5	12.2	853	4,047	36	3	0.4	21.2	380
Kep. Mariana Utara	..	460	0.0	69.2	..	..	..	..	..	..	16
Norwegia	62 00 N, 10 00 E	323,800	2.8	30.8	2,650	2,542	67	8	1.4	30.2	507
Oman	21 00 N, 57 00 E	309,500	0.1	0.0	2,092	1,374	6	2	..	11.3	462
Pakistan	30 00 N, 70 00 E	796,100	27.6	2.5	1,046	6,774	91	2	1.1	33.5	661
Palau	7 30 N, 134 30 E	460	8.7	87.0	1,519	0	1	1	..	..	11
Panama	9 00 N, 80 00 W	75,520	7.4	57.7	2,490	555	53	3	0.5	15.6	179
Papua Nugini	6 00 S, 147 00 E	462,840	0.5	65.0	5,152	820	21	3	..	..	536
Paraguay	23 00 S, 58 00 W	406,750	7.7	46.5	0	3,995	12	0	0.0	..	363
Peru	10 00 S, 76 00 W	1,285,220	2.9	53.7	2,414	7,461	54	2	0.2	6.2	690
Filipina	13 00 N, 122 00 E	300,000	19.1	24.0	36,289	0	83	6	0.3	67.1	555
Polandia	52 00 N, 20 00 E	312,690	39.6	30.0	491	3,056	83	4	7.5	138.5	237
Portugal	39 30 N, 8 00 W	92,120	16.8	41.3	1,793	1,214	43	4	3.0	85.8	237
Puerto Riko	18 15 N, 66 30 W	8,950	8.0	46.0	501	0	17	3	1.1	289.1	60
Qatar	25 30 N, 51 15 E	11,000	1.6	..	563	60	3	1	..	..	55
Rumania	46 00 N, 25 00 E	238,390	40.4	27.7	225	2,508	25	4	5.0	86.4	246
Rusia	60 00 N, 100 00 E	17,098,240	7.4	49.4	37,653	20,097	616	10	0.5	3.3	4,322
Rwanda	2 00 S, 30 00 E	26,340	48.6	19.5	0	893	4	0	..	56.8	65
Samoa	13 35 S, 172 20 W	2,840	21.2	60.4	403	0	3	1	..	82.6	51

Tabel A1 Geografi dan akses (lanjutan)

Ekonomi	Lokasi 2007	Luas wilayah (km ²) 2007	Wilayah	Wilayah	Garis pantai (km) 2007	Perbatasan darat 2007	Bandara dengan landasan pacu keras (jumlah) 2007	Pelabuhan dan terminal (jumlah) 2007	Kepadatan	Kepadatan	Rata-rata jarak nasional ke ibu kota negara (km) 2000
			pertanian (% dari luas wilayah) 2007	hutan (% dari luas wilayah) 2007					rel kereta api (panjang rel dalam km per 100 km ²) 2000-06*	jalan raya (panjang jalan dalam km per 100 km ²) 2000-06*	
San Marino	43 46 N, 12 25 E	60	16.7	..	0	39	0	0	..	..	3
Sao Tome danPrincip	1 00 N, 7 00 E	960	8.3	28.1	209	0	2	1	..	..	45
Arab Saudi	25 00 N, 45 00 E	2,000,000	1.8	1.4	2,640	4,431	73	4	0.1	7.6	593
Senegal	14 00 N, 14 00 W	196,720	12.8	45.0	531	2,640	9	1	0.5	7.1	328
Serbia	88,361	..	0.0	..	..	..	..	..	4.3	..	..
Seychelles	4 35 S, 55 40 E	460	2.2	87.0	491	0	8	1	..	99.6	413
Sierra Leone	8 30 N, 11 30 W	71,740	8.0	38.5	402	958	1	3	..	15.8	170
Singapore	1 22 N, 103 48 E	699	0.9	2.9	193	0	9	1	..	462.7	11
Rep. Slovakia	48 40 N, 19 30 E	49,030	28.9	40.1	0	1,524	18	0	7.6	89.4	199
Slovenia	46 07 N, 14 49 E	20,270	8.7	62.8	47	1,382	6	1	6.1	190.9	65
Kep. Solomon	8 00 S, 159 00 E	28,900	0.6	77.6	5,313	0	2	5	..	0.0	214
Somalia	10 00 N, 49 00 E	637,660	1.7	11.4	3,025	2,340	7	5	..	..	623
Afrika Selatan	29 00 S, 24 00 E	1,219,090	12.1	7.6	2,798	4,862	146	6	1.7	30.0	608
Spainyol	40 00 N, 4 00 W	505,370	27.4	35.9	4,964	1,918	96	8	3.0	133.5	306
Sri Lanka	7 00 N, 81 00 E	65,610	14.2	29.9	1,340	0	14	2	2.2	150.5	157
St. Kitts dan Nevis	17 20 N, 62 45 W	260	19.4	13.9	135	0	2	2	13.9	..	8
St. Lucia	13 53 N, 60 58 W	620	6.6	27.9	158	0	2	3	..	..	15
St. Vincent dan Granada	13 15 N, 61 12 W	390	17.9	28.2	84	0	5	1	..	212.6	11
Sudan	15 00 N, 30 00 E	2,505,810	7.2	28.4	853	7,687	15	1	0.3	0.0	699
Suriname	4 00 N, 56 00 W	163,270	0.4	94.7	386	1,703	5	1	..	2.8	248
Swaziland	26 30 S, 31 30 E	17,360	10.3	31.5	0	535	1	0	1.8	20.9	64
Swedia	62 00 N, 15 00 E	450,290	6.6	67.1	3,218	2,233	155	9	2.8	103.6	439
Swiss	47 00 N, 8 00 E	41,280	10.3	30.5	0	1,852	42	0	12.1	178.0	99
Siria	35 00 N, 38 00 E	185,180	26.5	2.5	193	2,253	26	2	1.5	51.6	289
Taiwan, Cina	23 30 N, 121 00 E	35,980	0.0	..	1,566	0	38	5	7.8	115.6	168
Tajikistan	39 00 N, 71 00 E	142,550	6.6	2.9	0	3,651	17	0	0.3	19.8	240
Tanzania	6 00 S, 35 00 E	947,300	4.5	39.9	1,424	3,861	11	3	0.4	8.9	395
Thailand	15 00 N, 100 00 E	513,120	27.7	28.4	3,219	4,863	66	4	0.8	11.2	428
Timor-Leste	8 50 S, 125 55 E	14,870	8.2	53.7	706	228	3	1	..	..	..
Togo	8 00 N, 1 10 E	56,790	46.1	7.1	56	1,647	2	2	1.0	..	300
Tonga	20 00 S, 175 00 W	750	20.8	5.6	419	0	1	1	..	..	108
Trinidad dan Tobago	11 00 N, 61 00 W	5,130	14.6	44.1	362	0	3	3	..	..	48
Tunisia	34 00 N, 9 00 E	163,610	18.0	6.8	1,148	1,424	14	4	1.4	12.4	335
Turki	39 00 N, 35 00 E	783,560	31.0	13.2	7,200	2,648	89	8	1.1	55.5	442
Turkmenistan	40 00 N, 60 00 E	488,100	4.7	8.8	0	3,736	22	0	0.5	..	344
Uganda	1 00 N, 32 00 E	241,040	26.4	18.4	0	2,698	5	0	0.6	35.9	223
Ukraina	49 00 N, 32 00 E	603,550	56.0	16.5	2,782	4,663	193	8	3.9	29.2	373
Uni Emirat Arab	24 00 N, 54 00 E	83,600	0.8	3.7	1,318	867	23	7	..	..	141
Inggris	54 00 N, 2 00 W	243,610	23.7	11.8	12,429	360	334	8	6.8	160.2	361
Amerika Serikat	38 00 N, 97 00 W	9,632,030	19.0	33.1	19,924	12,034	5119	12	2.5	70.2	2,595
Uruguay	33 00 S, 56 00 W	176,220	7.8	8.6	660	1,648	8	5	1.2	34.3	275
Uzbekistan	41 00 N, 64 00 E	447,400	11.0	7.7	0	6,221	34	0	0.9	..	564
Vanuatu	16 00 S, 167 00 E	12,190	1.6	36.1	2,528	0	3	3	..	..	250
Venezuela	8 00 N, 66 00 W	912,050	2.9	54.1	2,800	4,993	129	5	0.1	..	549
Vietnam	16 00 N, 106 00 E	329,310	21.3	41.7	3,444	4,639	26	2	0.8	71.7	646
Kep. Virgin	18 20 N, 64 50 W	350	5.7	28.6	188	0	2	2	..	..	10
Tapi Barat dan Gaza	32 00 N, 35 15 E	6,020	17.8	1.5	0	404	3	0	..	83.0	..
Yaman	15 00 N, 48 00 E	527,970	2.9	1.0	1,906	1,746	16	2	..	..	406
Zambia	15 00 S, 30 00 E	752,610	7.1	57.1	0	5,664	10	0	0.3	12.3	436
Zimbabwe	20 00 S, 30 00 E	390,760	8.3	45.3	0	3,066	17	0	0.8	25.1	285

a. Data berasal dari tahun terakhir yang ada di dalam periode yang ditunjukkan.

Tabel A2 Urbanisasi

	Urbanisasi				Kepadatan Penduduk			Disparitas Desa-Kota			
	Indeks Aglomerasi, 0 (rendah) sampai 100 (tinggi)	Populasi di daerah perkotaan	Populasi di daerah perkotaan	Populasi di daerah perkotaan	Kepadatan penduduk (jumlah penduduk per km ²)	Populasi yang tinggal di kota yang berpopulasi > 1 juta (% dari populasi urban)	Populasi di kota terbesar (% dari populasi urban)	% populasi di daerah perkotaan dengan akses air bersih	% populasi di daerah pedesaan dengan akses air bersih	% penduduk di daerah perkotaan dengan layanan sanitasi	% penduduk di daerah pedesaan dengan layanan sanitasi
		(% terhadap total jumlah penduduk)	(% terhadap total jumlah penduduk)	(% terhadap total jumlah penduduk)		2000		2005	2005	2004	2004
Ekonomi	2000	2000	2005	2015	2006	2005	2005	2004	2004	2004	2004
Afghanistan	25.0	21.3	22.9	27.1	..	..	..	63	31	49	29
Albania	52.7	41.8	45.4	52.8	115	..	..	99	94	99	84
Aljazair	58.7	59.8	63.3	69.3	14	9.7	15.4	88	80	99	82
Samoa Amerika	..	88.8	91.3	94.1	292	..	..	..	..	..	..
Andorra	..	92.4	90.6	87.8	141	..	..	100	100	100	..
Angola	26.8	50.0	53.3	59.7	13	17.2	32.2	75	40	56	16
Antigua dan Barbuda	..	37.3	39.1	44.7	189	..	..	95	89	98	94
Argentina	72.1	89.2	90.1	91.6	14	39.1	35.9	98	80	92	83
Armenia	69.6	65.1	64.1	64.1	107	36.5	57.0	99	80	96	61
Aruba	..	46.7	46.6	47.6	557	..	..	100	100	..	..
Australia	75.9	87.2	88.2	89.9	3	60.4	24.1	100	100	100	100
Austria	67.9	65.8	66.0	67.7	100	27.4	41.6	100	100	100	100
Azerbaijan	48.7	50.9	51.5	52.8	102	22.1	42.9	95	59	73	36
Kep. Bahama	57.8	88.8	90.4	92.2	32	..	..	98	86	100	100
Bahrain	94.9	94.6	96.5	98.2	1021	..	..	100	..	100	..
Bangladesh	48.0	23.2	25.1	29.9	1178	11.8	32.3	82	72	51	35
Barbados	91.3	49.9	52.7	58.8	679	..	..	100	100	99	100
Belarusia	60.6	70.0	72.3	76.7	47	18.2	25.2	100	100	93	61
Belgia	89.8	97.1	97.2	97.5	347	9.7	9.9	100	..	..	..
Belize	1.8	47.7	48.3	51.2	13	..	..	100	82	71	25
Benin	37.5	38.4	40.1	44.6	77	..	..	78	57	59	11
Bermuda	..	100.0	100.0	100.0	1271	..	..	..	..	..	..
Bhutan	3.8	9.6	11.1	14.8	14	..	..	86	60	65	70
Bolivia	55.7	61.8	64.2	68.8	8	31.0	25.9	95	68	60	22
Bosnia dan Herzegovina	37.7	43.2	45.8	51.8	76	..	..	99	96	99	92
Botswana	27.9	53.3	57.4	64.6	3	..	..	100	90	57	25
Brazil	63.6	81.2	84.2	88.2	22	36.9	11.7	96	57	83	37
Brunei Darussalam	63.8	71.2	73.5	77.6	71	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	64.9	68.9	70.0	72.8	71	14.1	20.2	100	97	100	96
Burkina Faso	12.8	16.6	18.3	22.8	51	..	36.3	94	54	42	6
Burundi	31.7	8.6	10.0	13.5	306	..	..	92	77	47	35
Kambodia	23.8	16.9	19.7	26.1	79	9.8	49.6	64	35	53	8
Kamerun	40.2	50.0	54.6	62.7	38	18.2	18.1	86	44	58	43
Kanada	70.5	79.4	80.1	81.4	4	44.5	20.5	100	99	100	99
Cape Verde	44.4	53.4	57.3	64.3	126	..	..	86	73	61	19
Kep. Cayman	..	100.0	100.0	100.0	173	..	..	..	..	..	..
Republik Afrika Tengah	19.7	37.6	38.1	40.4	7	..	..	93	61	47	12
Cad	12.1	23.4	25.3	30.5	8	..	34.6	41	43	24	4
Kep. Channel	..	30.5	30.5	31.5	782	..	..	..	..	..	..
Cile	74.8	86.0	87.6	90.1	22	34.9	39.8	100	58	95	62
Cina	37.2	35.8	40.4	49.2	140	17.7	2.8	93	67	69	28
Kolombia	62.1	71.2	72.7	75.7	41	36.0	23.7	99	71	96	54
Kep. Komoro	..	33.8	37.0	44.0	323	..	..	92	82	41	29
Rep. Dem. Kongo	25.6	29.8	32.1	38.6	26	16.2	32.1	82	29	42	25
Rep. Kongo	54.2	58.3	60.2	64.2	11	32.5	54.0	84	27	28	25
Kosta Rika	54.0	59.0	61.7	66.9	85	28.1	45.6	100	92	89	97
Pantai Gading	35.1	43.1	45.0	49.8	58	19.2	42.8	97	74	46	29
Kroasia	37.3	55.6	56.5	59.5	79	..	..	100	100	100	100
Kuba	64.2	75.6	75.5	74.7	103	19.4	25.7	95	78	99	95
Siprus	62.1	68.7	69.3	71.5	82	..	..	100	100	100	100
Republik Ceska	73.8	74.0	73.5	74.1	132	..	..	100	100	99	97
Denmark	48.8	85.1	85.6	86.9	128	20.1	23.5	100	100	..	..
Djibouti	40.6	83.4	86.1	89.6	35	..	..	76	59	88	50
Dominka	..	71.1	72.9	76.4	96	..	..	100	90	86	75
Republik Dominika	71.7	62.4	66.8	73.6	196	21.4	32.0	97	91	81	73
Ekuador	49.2	60.3	62.8	67.6	47	29.9	29.1	97	89	94	82
Mesir	90.4	42.5	42.8	45.4	73	20.5	35.7	99	97	86	58
El Salvador	73.7	58.4	59.8	63.2	322	22.7	38.0	94	70	77	39
Guinea Ekuatorial	21.4	38.8	38.9	41.1	17	..	..	45	42	60	46
Eritrea	21.4	17.8	19.4	24.4	45	..	..	74	57	32	3
Estonia	45.3	69.4	69.1	70.1	32	..	..	100	99	97	96
Etiopia	11.9	14.9	16.0	19.1	75	3.8	24.1	81	11	44	7
Kepulauan Faeroe	..	36.3	38.8	41.5	35	..	..	..	..	..	..
Fiji	17.7	48.3	50.8	56.1	45	..	..	43	51	87	55
Finlandia	52.4	61.1	61.1	62.7	17	20.8	34.0	100	100	100	100
Prancis	72.5	75.8	76.7	79.0	111	22.4	21.0	100	100	..	..
Polinesia Prancis	45.8	52.4	51.7	52.3	70	..	..	100	100	99	97
Gabon	35.9	80.2	83.6	87.7	5	..	..	95	47	37	30
Gambia	44.0	49.1	53.9	61.8	162	..	..	95	77	72	46
Georgia	50.2	52.7	52.2	53.8	64	23.4	44.8	96	67	96	91
Jerman	79.6	75.1	75.2	76.3	236	7.7	5.5	100	100	100	100
Ghana	34.1	44.0	47.8	55.1	99	15.5	18.4	88	64	27	11
Yunani	57.5	58.8	59.0	61.0	86	29.1	49.3	..	..	..	..
Greenland	..	81.6	82.9	85.5	0	..	..	..	..	..	..
Grenada	..	31.0	30.6	32.2	313	..	..	97	93	96	97

Tabel A2 Urbanisasi (lanjutan)

Ekonomi	Urbanisasi			Kepadatan Penduduk			Disparitas Desa-Kota				
	Indeks Aglomerasi, 0 (rendah) sampai 100 (tinggi)	Populasi di daerah perkotaan (% terhadap total jumlah penduduk)	Populasi di daerah perkotaan (% terhadap total jumlah penduduk)	Populasi di daerah perkotaan (% terhadap total jumlah penduduk)	Kepadatan penduduk (jumlah penduduk per km ²)	Populasi yang tinggal di kota yang berpopulasi > 1 juta (% dari jumlah penduduk)	Populasi yang tinggal di kota terbesar (% dari populasi urban)	% populasi di daerah perkotaan dengan akses air bersih	% populasi di daerah pedesaan dengan akses air bersih	% penduduk di daerah perkotaan dengan layanan sanitasi	% penduduk di daerah pedesaan dengan layanan sanitasi
	2000	2000	2005	2015	2006	2005	2005	2004	2004	2004	2004
Guam	2.4	93.2	94.1	95.3	312	..	..	100	100	99	98
Guatemala	36.6	45.1	47.2	52.0	117	..	16.4	99	92	90	82
Guinea	15.0	31.0	33.0	38.1	37	15.8	48.0	78	35	31	11
Guinea-Bissau	20.9	29.7	29.6	31.1	57	..	..	79	49	57	23
Guyana	36.1	28.6	28.2	29.4	4	..	..	83	83	86	60
Haiti	33.9	35.6	38.8	45.5	337	22.9	59.0	52	56	57	14
Honduras	41.6	44.4	46.5	51.4	61	..	29.2	95	81	87	54
Hong Kong, Cina	99.8	100.0	100.0	100.0	6539	103.3	103.3	..	..	..	..
Hongaria	71.9	64.6	66.3	70.3	113	16.8	25.3	100	98	100	85
Islandia	57.1	92.3	92.8	93.6	3	..	..	100	100	100	100
India	52.4	27.7	28.7	32.0	368	11.6	5.8	95	83	59	22
Indonesia	55.2	42.0	48.1	58.5	122	11.6	12.5	87	69	73	40
Iran	60.9	64.2	66.9	71.9	42	22.9	15.8	99	84	..	..
Irak	69.9	67.8	66.9	66.9	..	..	..	97	50	95	48
Irlandia	45.8	59.2	60.5	63.8	60	24.9	41.2	100	..	..	..
Isle of Man	..	51.8	51.8	52.8	133	..	..	..	..	..	..
Israel	81.3	91.4	91.6	91.9	320	43.5	47.5	100	100	100	..
Italia	78.0	67.2	67.6	69.5	199	17.4	8.5	100	..	..	..
Jamaika	69.4	51.8	53.1	56.2	245	..	..	98	88	91	69
Jepang	90.9	65.2	65.8	68.7	351	47.8	41.9	100	100	100	100
Yordania	77.9	80.4	82.3	85.3	61	23.9	29.0	99	91	94	87
Kazakhstan	50.6	56.3	57.3	60.3	6	7.6	13.3	97	73	87	52
Kenya	25.4	19.7	20.7	24.1	63	7.8	37.6	83	46	46	41
Kiribati	..	43.0	47.4	55.4	122	..	..	77	53	59	22
Korea Utara	46.2	60.2	61.6	65.5	196	18.9	23.0	100	100	58	60
Korea Selatan	86.4	79.6	80.8	83.1	489	50.6	24.7	97	71	..	..
Kuwait	85.2	98.2	98.3	98.5	142	71.4	72.6	..	..	..	..
Kirghizia	34.0	35.4	35.8	38.1	27	..	43.3	98	66	75	51
Laos	13.5	18.9	20.6	24.9	25	..	..	79	43	67	20
Latvia	52.6	68.1	67.8	68.9	37	..	..	100	96	82	71
Lebanon	79.0	86.0	86.6	87.9	392	44.3	51.2	100	100	100	87
Lesotho	23.1	17.9	18.7	22.0	65	..	..	92	76	61	32
Liberia	17.8	54.3	58.1	64.8	36	..	46.8	72	52	49	7
Libya	80.4	83.1	84.8	87.4	3	54.3	41.8	..	..	97	96
Liechtenstein	..	15.1	14.6	14.7	217	..	..	..	..	..	..
Lithuania	56.1	67.0	66.6	66.8	54	..	..	..	..	..	..
Luksemburg	75.1	83.8	82.8	82.1	176	..	..	100	100	..	..
Makao, Cina	58.8	100.0	100.0	100.0	16776	..	..	..	..	..	..
Makedonia	63.5	64.9	68.9	75.2	80	..	..	..	..	..	..
Madagaskar	19.5	26.0	26.8	30.1	32	8.5	31.7	77	35	48	26
Malawi	23.8	15.1	17.2	22.1	141	..	..	98	68	62	61
Malaysia	68.0	61.8	67.3	75.4	78	5.5	8.1	100	96	95	93
Maladewa	..	27.5	29.6	34.8	984	..	..	98	76	100	42
Mali	18.4	27.9	30.5	36.5	10	11.8	38.6	78	36	59	39
Malta	91.5	93.4	95.3	97.2	1261	..	..	100	100	100	..
Kep. Marshall	..	65.8	66.7	69.3	351	..	..	82	96	93	58
Mauritania	26.3	40.0	40.4	43.1	3	..	..	59	44	49	8
Mauritius	92.1	42.7	42.4	44.1	612	..	..	100	100	95	94
Mayotte	0.0	..	..	..	481	..	..	..	..	..	..
Meksiko	68.4	74.7	76.0	78.7	53	35.0	24.8	100	87	91	41
Mikronesia	..	22.3	22.3	23.6	157	..	..	95	94	61	14
Moldova	49.4	46.1	46.7	50.0	118	..	..	97	88	86	52
Monako	..	100.0	100.0	100.0	16667	..	..	100	..	100	..
Mongolia	34.4	56.6	56.7	58.8	2	..	59.6	87	30	75	37
Montenegro	37.4	..	..	..	44	..	..	..	..	..	..
Maroko	53.0	55.1	58.7	65.0	68	15.9	17.7	99	56	88	52
Mozambik	24.1	30.7	34.5	42.4	26	6.4	18.6	72	26	53	19
Myanmar	33.1	28.0	30.7	37.4	73	8.6	28.0	80	77	88	72
Namibia	13.3	32.4	35.1	41.1	2	..	..	98	81	50	13
Nepal	26.0	13.4	15.8	20.9	189	..	19.0	96	89	62	30
Belanda	88.2	76.8	80.2	84.9	482	13.8	8.8	100	100	100	100
Antilles Belanda	81.5	69.3	70.4	73.4	233	..	..	..	..	..	..
Kaledonia Baru	50.6	61.9	63.7	67.4	13	..	..	..	..	..	..
Selandia Baru	64.7	85.7	86.2	87.4	15	27.8	32.2	100	..	..	..
Nikaragua	48.0	57.2	59.0	63.0	45	21.3	36.2	90	63	56	34
Niger	14.3	16.2	16.8	19.3	10	..	38.1	80	36	43	4
Nigeria	40.8	43.9	48.2	55.9	155	13.3	16.0	67	31	53	36
Kep. Mariana Utara	..	93.3	94.5	95.9	175	..	..	98	97	94	96
Norwegia	46.8	76.1	77.4	78.6	15	..	22.4	100	100	..	..
Oman	68.5	71.6	71.5	72.3	8	..	..	..	..	97	..
Pakistan	53.6	33.2	34.9	39.6	202	17.8	21.4	96	89	92	41
Palau	..	69.6	69.7	70.9	44	..	..	79	94	96	52
Panama	52.6	65.8	70.8	77.9	43	37.6	53.1	99	79	89	51
Papua Nugini	3.5	13.2	13.4	15.0	13	..	..	88	32	67	41
Paraguay	45.7	55.3	58.5	64.4	15	31.5	53.8	99	68	94	61

Tabel A2 Urbanisasi (lanjutan)

Ekonomi	Urbanisasi				Kepadatan Penduduk			Disparitas Desa-Kota			
	Indeks Aglomerasi, 0 (rendah) sampai 100 (tinggi)	Populasi di daerah perkotaan	Populasi di daerah perkotaan	Populasi di daerah perkotaan	Kepadatan penduduk (jumlah penduduk per km ²)	Penduduk yang tinggal di kota yang berpopulasi > 1 juta (% dari populasi penduduk)	Populasi di kota terbesar (% dari populasi urban)	% populasi di daerah perkotaan dengan akses air bersih	% populasi di daerah pedesaan dengan akses air bersih	% penduduk di daerah perkotaan dengan layanan sanitasi	% penduduk di daerah pedesaan dengan layanan sanitasi
		(% terhadap total jumlah penduduk)	(% terhadap total jumlah penduduk)	(% terhadap total jumlah penduduk)		2006	2005	2005	2004	2004	2004
Peru	52.1	71.6	72.6	74.9	21	26.3	36.3	89	65	74	32
Filipina	56.1	58.6	62.7	69.6	284	14.2	20.2	87	82	80	59
Polandia	67.2	61.7	62.1	64.0	125	4.4	7.1	100	..	..	..
Portugal	62.6	54.4	57.6	63.6	115	38.6	45.4	..	..	..	..
Puerto Riko	90.3	94.7	97.6	99.3	441	66.6	68.2	..	..	..	..
Qatar	87.1	95.0	95.4	96.2	72	..	..	100	100	100	100
Rumania	65.2	54.6	53.7	56.1	94	8.9	16.6	91	16	89	..
Rusia	64.8	73.4	73.0	72.6	9	19.2	10.2	100	88	93	70
Rwanda	14.3	13.8	19.3	28.7	374	..	43.7	92	69	56	38
Samoa	..	21.9	22.4	24.9	65	..	..	90	87	100	100
San Marino	60.0	93.5	97.2	99.3	470	..	..	..	..	..	..
Sao Tome dan Prinsip	46.2	53.4	58.0	65.8	159	..	..	89	73	32	20
Arab Saudi	75.7	79.9	81.0	83.2	12	36.2	22.4	97	..	100	..
Senegal	43.0	40.6	41.6	44.7	61	18.3	44.1	92	60	79	34
Serbia	60.5	..	..	..	84	..	..	..	..	..	..
Seychelles	..	51.1	52.9	58.2	180	..	..	100	75	..	100
Sierra Leone	29.3	37.0	40.7	48.2	78	..	35.2	75	46	53	30
Singapura	96.2	100.0	100.0	100.0	6302	99.6	99.6	100	..	100	..
Rep. Slovakia	59.3	56.3	56.2	58.0	112	..	..	100	99	100	98
Slovenia	48.1	50.8	51.0	53.3	99	..	..	..	..	..	..
Kep. Solomon	6.9	15.7	17.0	20.5	17	..	..	94	65	98	18
Somalia	21.4	33.3	35.2	40.1	13	16.1	45.7	32	27	48	14
Afrika Selatan	50.2	56.9	59.3	64.1	39	30.0	11.7	99	73	79	46
Spainyol	76.7	76.3	76.7	78.3	87	24.0	16.8	100	100	100	100
Sri Lanka	38.2	15.7	15.1	15.7	304	..	..	98	74	98	89
St. Kitts dan Nevis	..	32.8	32.2	33.5	185	..	..	99	99	96	96
St. Lucia	75.4	28.0	27.6	29.0	270	..	..	98	98	89	89
St. Vincent dan Granada	..	44.4	45.9	50.0	305	..	..	..	93	..	96
Sudan	31.9	36.1	40.8	49.4	16	12.2	30.0	78	64	50	24
Suriname	70.4	72.1	73.9	77.4	3	..	..	98	73	99	76
Swaziland	20.2	23.3	24.1	27.5	66	..	..	87	54	59	44
Swedia	54.4	84.0	84.2	85.1	22	18.9	22.5	100	100	100	100
Swiss	75.8	73.1	75.2	78.8	186	15.4	20.5	100	100	100	100
Siria	57.2	50.1	50.6	53.4	103	25.4	26.4	98	87	99	81
Taiwan, Cina	84.1	..	..	..	705	..	..	..	..	..	..
Tajikistan	36.2	25.9	24.7	24.6	47	..	..	92	48	70	45
Tanzania	28.2	22.3	24.2	28.9	43	7.0	28.7	85	49	53	43
Thailand	35.6	31.1	32.3	36.2	123	10.5	32.4	98	100	98	99
Timor-Leste	0.0	24.5	26.5	31.2	66	..	..	77	56	66	33
Togo	35.7	36.6	40.1	47.4	115	21.4	53.4	80	36	71	15
Tonga	..	23.2	24.0	27.4	138	..	..	100	100	98	96
Trinidad dan Tobago	81.6	10.8	12.2	15.8	258	..	..	92	88	100	100
Tunisia	48.7	63.4	65.3	69.1	65	..	..	99	82	96	65
Turki	60.1	64.7	67.3	71.9	94	25.6	20.0	98	93	96	72
Turkmenistan	42.6	45.1	46.3	50.8	10	..	..	93	54	77	50
Uganda	28.0	12.1	12.6	14.5	147	4.6	36.2	87	56	54	41
Ukraina	63.9	67.2	67.8	70.2	81	13.1	8.4	99	91	98	93
Uni Emirat Arab	61.0	77.4	76.7	77.4	49	32.4	42.2	100	100	98	95
Inggris	84.4	89.4	89.7	90.6	249	26.1	15.7	100	100	..	..
Amerika Serikat	71.9	79.1	80.8	83.7	32	43.3	7.8	100	100	100	100
Uruguay	64.1	91.4	92.0	93.1	19	38.2	41.6	100	100	100	99
Uzbekistan	54.2	37.3	36.7	38.0	62	8.3	22.7	95	75	78	61
Vanuatu	..	21.7	23.5	28.1	18	..	..	86	52	78	42
Venezuela	80.5	91.1	93.4	95.9	30	36.9	11.7	85	70	71	48
Vietnam	47.1	24.3	26.4	31.6	268	13.4	23.1	99	80	92	50
Kep. Virgin (A.S.)	..	92.6	94.2	96.0	311	..	..	..	..	..	..
Tepi Barat dan Gaza	57.9	71.5	71.6	72.9	602	..	..	94	88	78	61
Yaman	23.0	25.4	27.3	31.9	40	8.5	31.3	71	65	86	28
Zambia	30.8	34.8	35.0	37.0	15	11.0	31.4	90	40	59	52
Zimbabwe	33.4	33.8	35.9	40.9	34	11.5	32.2	98	72	63	47

Tabel A3 Pembangunan teritorial

Ekonomi	Nama daerah	Daerah maju: didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau PDB) per kapita tertinggi					Daerah tertinggal: didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau PDB) per kapita terendah					
		1995-2006*	1995-2006*	1995-2006*	2007	Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²) sensus terakhir	Tingkat kemiskinan	1995-2006*	1995-2006*	1995-2006*	2007	Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²) sensus terakhir
Albania	Tirane	21.8	13.0	111	1,193	439	Bulqize	56.2	2.8	66	718	60
Argentina	Ciudad Autonoma de Buenos Aires	18.7	5.4	256	203	13,676	Santiago del Estero	31.4	2.6	38	136,351	6
Armenia	Yerevan	44.7	34.2	124	210	5,196	Armavir	52.0	9.3	68	1,241	20
Australia	Australian Capital Territory	14.8	0.9	139	2,432	129	Tasmania	31.1	2.8	89	68,127	7
Azerbaijan	Baku	49.0	25.1	109	2,130	944	Nakhchivan AR	45.0	4.1	90	5,500	65
Bangladesh	Dhaka	46.7	30.0	157	30,772	1,257	Rajshahi	56.7	28.2	22	13,218	2,269
Belarus	Minsk	13.3	14.4	107	40,800	38	Gomel	17.3	18.5	93	40,400	38
Belize	Belize	24.5	21.8	123	4,204	16	Toledo	57.6	17.5	74	4,649	5
Benin	Littoral	8.9	2.5	185	79	6,795	Mono	58.6	8.5	64	1,396	201
Bolivia	Santa Cruz	40.6	17.8	131	370,621	5	Potosi	76.6	11.8	56	118,218	6
Brazil	Sao Paulo	17.8	12.6	154	248,177	149	Piaui	57.1	3.1	31	251,312	11
Bulgaria	So? a-city	3.2	4.4	111	1,349	858	Kardzhali	19.3	3.7	81	3,209	50
Burkina Faso	Centre	22.3	4.9	197	2,805	413	Centre Sud	66.1	6.1	61	11,313	43
Burundi	Muramvya	37.6	3.5	141	696	363	Ruyigi	55.4	6.2	62	2,339	130
Kambodia	Phnom Penh	11.9	3.6	249	375	2,547	Siemreap	53.7	11.8	63	10,299	67
Kamerun	Douala (capital of Littoral)	10.9	2.6	183	..	..	Extreme-Nord	56.3	24.9	67	34,246	80
Kanada	Alberta	13.3	8.6	111	661,848	5	Newfoundland	18.7	1.9	77	405,212	1
Cad	Ennedi	21.0	0.01	295	..	..	Mayo-Dala	79.0	4.9	68	..	..
Chile	R	13.5	28.9	130	15,782	384	Maule	23.1	7.4	70	30,518	30
Kosta Rika	Metropolitana Central	17.1	34.8	117	10,669	47	Huetar Atlantic	23.6	10.8	38	9,189	12
Pantai Gading	Lagunes	17.9	6.1	160	14,200	230	Marahoue	56.4	5.4	62	8,500	59
Kroasia	Grad Zagreb	2.7	4.1	133	641	1,216	Viroviticko-Podravskan	19.8	3.6	68	2,024	46
Djibouti	Ali Sabieh	92.4	7.0	192	2,600	6	Djibouti	36.2	58.3	92	600	528
Republik Dominika	Distrito Nacional	21.5	6.2	159	91	9,897	Elias Pina	74.0	1.5	39	1,397	46
Ekuador	Pichincha	5.1	7.9	144	9,110	259	Pastaza	34.7	1.6	49	29,774	2
El Salvador	San Salvador	6.8	12.6	151	886	1,668	Cabanas	32.6	5.5	45	1,104	123
Estonia	Harjumaa	7.9	33.7	228	4,333	120	Hiiumaa	11.4	1.0	2	1,023	10
Etiopia	Addis Ababa City	57.0	4.0	197	530	4,574	Benishangul Gumuz	71.0	1.1	72	49,289	11
Gabon	Estuaire	23.0	35.8	121	20,740	29	Ogooue-Ivindo	59.9	7.4	55	46,075	1
Gambia	Banjul	50.0	19.2	183	88	4,060	Upper River	80.0	15.7	52	2,870	88
Ghana	Greater Accra	2.4	1.4	182	2,593	1,121	Upper East	79.6	14.9	35	8,842	104
Guatemala	Guatemala	11.7	4.6	212	2,126	810	San Marcos	86.7	12.5	39	5,791	166
Guinea	Conakry	24.4	7.6	140	308	3,523	Labe	66.3	15.1	75	24,144	33
Haiti	Ouest	57.0	25.7	162	4,595	543	Nord-Est	94.0	4.2	41	1,698	147
Honduras	Islas de la Bahia	57.6	0.4	154	261	120	Lempira	94.7	5.2	43	4,290	57
India	Kerala	15.0	1.7	140	38,863	819	Bihar	41.4	12.2	76	99,200	837
Indonesia	Jakarta	4.3	0.8	289	664	12,516	Jawa Central	28.4	18.3	16	32,549	930
Jamaika	Saint Andrew and Kingston	16.4	16.8	138	431	1,282	Saint Ann	33.8	10.3	61	1,213	136
Yordania	Amman	7.8	28.6	124	8,231	236	Al-Mafraq	29.2	13.5	72	26,435	9
Kenya	Nairobi Province	44.0	6.5	244	684	3,133	Eastern Province	57.6	18.5	65	159,891	29
Kirgizia	Chuy Oblast	33.1	9.4	136	20,200	38	Naryn	98.1	9.0	65	45,200	6
Madagaskar	Antananarivo	61.7	25.3	158	58,283	79	Fianarantsoa	81.1	24.4	65	102,373	33
Malawi	Southern Region	68.1	48.7	119	31,754	146	Northern Region	62.5	11.9	81	26,931	46
Mali	Bamako	28.2	5.2	174	267	3,952	Sikasso	76.4	21.7	78	71,741	24
Mauritania	Nouakchott	29.0	15.3	130	1,000	498	Guidimakha	71.6	10.8	60	10,300	14
Meksiko	Distrito Federal	31.8	5.6	182	1,479	5,896	Oaxaca	68.0	4.8	49	93,952	37
Mongolia	Ulaanbaatar	26.0	22.5	116	..	.. West	..	..	23.8	79	..	..
Maroko	Grand Casablanca	4.0	3.0	159	1,615	1,870	Gharb-Chrarda-Beni Hssen	23.3	9.2	47	8,805	182
Mozambik	Maputo (city)	47.8	4.2	192	602	1,631	Inhambane	82.6	8.6	70	68,615	17
Namibia	Khomas	23.5	5.1	274	36,805	7	Ohangwena	85.8	16.9	38	10,582	22
Nepal	Western	27.1	17.1	119	29,398	155	Far Western	41.0	12.4	76	19,539	112
Nikaragua	Managua	3.6	4.3	161	3,465	314	Esteli	23.4	4.5	21	2,230	78
Niger	Niamey	26.2	2.7	180	670	1,065	Maradi	80.4	26.2	64	38,581	58
Nigeria	Bayelsa	26.2	0.6	162	9,363	182	Jigawa	89.5	5.4	36	23,415	186
Pakistan	Punjab	32.4	54.1	104	205,344	359	Azad Kashmir	15.6	1.0	85	11,639	241
Panamá	Panamá	22.7	29.0	127	9,633	140	Ngöbe Buglé	98.7	10.3	15	6,673	16
Paraguay	Asuncion	24.8	6.2	135	117	4,244	San Pedro	51.1	8.1	72	20,002	16
Peru	Lima	24.5	16.8	137	32,137	254	Huancavelica	88.7	3.5	39	22,131	21
Filipina	National Capital region (NCR)	5.7	2.6	216	630	15,766	Region V (Bicol region)	49.0	10.5	63	14,544	321
Polandia	Mazowieckie	10.8	9.1	163	35,728	142	Lubelskie	21.2	7.9	67	25,115	89

Tabel A3 Pembangunan teritorial (lanjutan)

Daerah maju: didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau PDB) per kapita tertinggi							Daerah tertinggal: didefinisikan sebagai daerah dengan ukuran kemakmuran (pendapatan atau konsumsi atau PDB) per kapita terendah					
Ekonomi	Nama daerah	Ukuran kemakmuran di daerah (persentase dari rata-rata ukuran suatu negara)					Ukuran kemakmuran di daerah (persentase dari rata-rata ukuran suatu negara)					
		Tingkat kemiskinan nasional	Persentase kemiskinan di daerah dari seluruh nasional	Persentase kemiskinan di daerah (persentase dari rata-rata ukuran suatu negara)	Luas wilayah (km ²)	Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²)	Tingkat kemiskinan nasional	Persentase kemiskinan di daerah dari seluruh nasional	Persentase kemiskinan di daerah (persentase dari rata-rata ukuran suatu negara)	Luas wilayah (km ²)	Kepadatan penduduk (jumlah orang per km ²)	
		1995-2006 ^a	1995-2006 ^a	1995-2006 ^a	2007	sensus terakhir		1995-2006 ^a	1995-2006 ^a	1995-2006 ^a	2007	sensus terakhir
Rumania	Bucharest	3.0	2.2	216	1,821	1,186	North-East	25.0	31.4	69	36,850	100
Rusia	Saint Petersburg	7.8	1.1	117	23,900	197	Republic Tyva	66.5	0.6	56	37,300	8
Rwanda	Prefecture de la Ville de Kigali	12.3	0.6	379	313	753	Gikongoro	77.2	8.0	70	1,974	237
Sierra Leone	Western Area	80.8	19.0	200	557	1,707	Eastern	80.0	23.5	65	15,553	76
Rep. Slovakia	Bratislava	9.4	10.3	172	2,052	292	Presov	9.7	14.0	73	8,981	88
Afrika Selatan	Gauteng	19.0	6.6	186	17,010	520	Northern Province (Limpopo)	77.0	18.0	46	123,910	40
Sri Lanka	Colombo	6.0	3.7	179	642	3,480	Monaragala	37.0	4.0	51	7,133	56
Tajikistan	Dushanbe (City)	43.5	6.9	144	300	1,873	Khatlon (Qurghonteppe)	73.3	44.8	79	24,600	87
Tanzania	Dar Es Salaam	19.1	4.3	188	1,393	1,793	Rukwa	36.4	3.8	68	68,635	17
Thailand	Krung Thep Maha Nakhon (Bangkok)	0.5	1.2	174	1,569	13,016	Nong Bua Lam Phu	35.2	2.1	39	3,859	125
Turkmenistan	Lebap	28.5	17.4	116	93,800	11	Ahal	34.8	12.4	79	95,400	6
Uganda	Central	22.3	17.1	146	..	..	Northern	63.3	29.9	54	..	..
Amerika Serikat	New Jersey	8.7	1.9	129	20,168	429	Mississippi	21.0	1.5	73	123,515	23
Venezuela	Capital	15.0	13.6	126	9,880	518	Zuliana	25.2	15.7	83	63,100	56
Vietnam	Ho Chi Minh city	5.3	1.0	241	2,090	2,409	Lai Chau	79.8	1.7	46	9,065	65
Yaman	Sana'a	16.6	4.2	184	380	4,827	Al Jawf	40.8	2.7	71	39,500	12
Zambia	Lusaka	52.0	10.0	170	21,898	64	Western	89.0	9.4	59	126,386	6

Tabel A4 Integrasi internasional

Ekonomi	Penduduk				Ide			Perdagangan				
	Negara yang Biaya untuk memperoleh visa untuk kunjungan ke suatu negara (jumlah)				Lalu lintas komunikasi suara internasional (telepon masuk dan keluar, dalam menit per orang) (menit)	Lebar pita (<i>bandwidth</i>) Internet internasional (bit per orang) (bit)	Biaya rata-rata menelepon ke AS (US\$ per tiga menit) (US\$)	Jumlah perdagangan dalam PDB (%)	Indeks Kesulitan Pengiriman (Indeks)	Rata-rata tarif dan bea masuk (% nilai impor) (%)	Bagian perdagangan dengan negara-negara tetangga (% dari total perdagangan) (%)	Rata-rata 2000-2005
	2004	2004	2005	2005								
Afghanistan	192	168	..	0.1	0.6	0.2	0.39	68.1	174	11.2	..	
Albania	142	159	2.2	2.6	160.0	3.8	1.34	74.2	70	7.6	71.9	
Aljazair	183	157	..	0.7	16.9	4.8	2.08	71.4	114	3.0	10.5	
Samoa Amerika	192	156	..	35.0	..	..	..	..	..	..	0.0
Andorra	132	89	..	79.1	..	6344.4	..	..	..	..	0.0
Angola	191	162	4.9	0.4	6.7	11.5	3.23	111.7	164	..	..
Antigua dan Barbuda	105	121	0.2	22.0	596.4	16588.0	..	130.8	55	..	17.4	
Argentina	124	88	0.7	3.9	32.5	689.9	..	43.9	107	15.8	35.9	
Armenia	162	144	0.0	7.8	127.8	22.5	2.42	58.5	118	3.3	10.4	
Aruba	..	..	..	24.4	..	1794.6	..	..	..	..	5.4
Australia	161	59	0.4	20.2	213.8	11593.4	0.68	42.1	34	1.8	0.0	
Austria	132	57	0.3	15.0	264.7	6633.5	0.71	109.7	12	0.0	81.3	
Azerbaijan	181	143	2.5	2.2	32.6	35.7	4.18	111.3	173	..	26.7	
Kep. Bahama	119	119	0.2	9.8	585.0	278.4	..	..	..	55.0	0.0
Bahrain	140	139	0.3	40.7	587.1	564.3	1.74	127.0	..	3.7	23.7	
Bangladesh	19	155	5.2	0.7	6.4	8.0	2.02	44.2	112	32.6	8.9	
Barbados	72	113	0.7	9.7	565.2	2055.3	1.95	117.8	..	8.0	22.6	
Belarus	179	141	..	12.2	64.0	191.7	1.90	124.1	137	7.2	68.9	
Belgium	132	54	0.3	6.9	316.3	11278.5	0.75	172.8	48	..	73.8	
Belize	120	127	0.4	13.9	178.2	604.8	2.59	125.4	116	..	14.1	
Benin	167	144	8.6	2.1	6.4	5.4	4.80	39.6	124	24.5	20.4	
Bermuda	..	..	..	29.6	..	8699.1	..	..	..	..	0.0
Bhutan	191	153	..	1.5	40.9	33.9	0.66	76.8	149	1.5	..	
Bolivia	140	110	6.7	1.3	48.7	43.3	1.89	75.1	115	2.1	50.8	
Bosnia dan Herzegovina	154	154	7.0	1.0	-207.6	39.6	3.62	72.3	53	0.0	57.9	
Botswana	139	138	0.1	4.5	74.1	16.1	2.88	83.8	145	..	50.2	
Brazil	140	85	1.3	0.3	11.7	149.9	0.71	26.4	93	..	13.2	
Brunei Darussalam	157	89	..	33.2	142.7	1453.1	..	96.2	36	..	7.3	
Bulgaria	147	103	0.7	1.3	71.7	1756.1	0.57	147.0	89	2.4	25.5	
Burkina Faso	175	147	12.7	5.8	10.8	15.0	1.14	35.8	170	12.7	40.7	
Burundi	191	163	50.9	1.3	1.6	0.5	2.45	58.7	167	..	14.8	
Kambodia	191	159	..	2.2	9.5	1.3	2.94	144.6	139	21.6	10.2	
Kamerun	184	157	11.4	0.8	8.8	8.7	..	52.7	132	..	12.4	
Kanada	149	57	0.3	18.9	438.7	6731.9	..	72.0	39	1.3	73.0	
Cape Verde	174	145	..	2.2	139.5	46.3	6.08	74.6	51	..	1.1	
Kep. Cayman	121	156	..	35.8	1630.2	..	..	..	..	..	0.0
Republik Afrika Tengah	173	153	17.7	1.9	2.3	0.4	1.99	35.5	172	19.4	16.1	
Cad	181	154	60.2	4.5	2.0	0.5	9.11	97.3	157	..	..
Kep. Channel	..	..	..	45.8	..	..	2.90	..	..	..	0.0
Cile	114	84	1.5	1.4	48.3	779.6	2.18	76.3	43	1.6	12.4	
Cina	191	161	2.9	0.0	7.3	195.7	2.90	72.4	42	-16.2	15.4	
Kolombia	64	150	1.5	0.3	68.2	560.2	..	47.3	105	8.8	19.2	
Kep. Komoro	192	158	..	11.2	33.1	3.3	..	47.3	119	..	0.0	
Dem.Rep. Kongo	190	162	125.0	0.9	5.3	0.1	..	70.4	154	27.4	..	
Rep.Kongo	169	151	8.5	7.2	..	0.3	5.39	137.0	171	6.6	..	
Kosta Rika	125	100	0.4	10.2	126.8	176.2	1.93	105.5	54	5.0	7.6	
Pantai Gading	169	145	..	13.1	16.9	3.0	2.25	92.3	147	43.6	20.2	
Kroasia	131	105	2.0	14.9	231.2	1073.7	..	104.6	96	1.6	50.0	
Kuba	169	153	..	0.7	30.6	13.8	7.49	..	..	..	0.4
Siprus	137	80	0.3	15.3	693.2	593.8	0.33	..	..	0.7	8.5
Republik Cheska	136	95	0.1	4.4	94.8	2169.8	1.06	148.3	30	0.0	61.8	
Denmark	132	53	0.4	7.2	318.0	34796.1	0.89	100.8	2	..	74.9	
Djibouti	192	159	..	2.6	26.7	56.0	4.73	97.2	66	..	..
Dominika	0	130	1.0	6.3	..	419.8	..	107.2	80	..	30.5	
Republik Dominika	130	152	..	1.7	218.5	6.1	0.22	73.5	35	13.9	..	
Ekuador	27	139	3.6	0.9	215.6	227.2	1.75	67.5	131	..	15.4	
Mesir	60	156	1.9	0.2	30.1	126.4	1.45	61.5	26	6.4	5.4	
El Salvador	120	108	0.4	0.3	409.9	22.9	2.40	74.0	68	6.0	29.1	
Guinea Ekuatorial	191	159	..	1.2	..	34.7	..	144.7	133	..	..
Eritrea	190	163	..	0.3	8.7	1.7	3.59	58.1	159	..	4.5	
Estonia	132	98	0.2	15.0	109.0	11174.9	0.90	169.3	7	0.0	54.6	
Etiopia	190	163	31.1	0.8	3.5	0.1	4.01	57.5	150	26.6	6.6	
Kep. Faeroe	..	..	..	11.1	..	3312.6	..	..	..	..	3.1
Fiji	94	131	1.6	2.0	112.1	87.0	2.84	127.6	111	15.9	1.3	
Finlandia	132	55	0.2	3.0	178.3	4311.2	1.80	82.3	5	0.0	65.4	
Prancis	132	54	0.2	10.6	182.8	3285.5	0.84	55.1	25	0.0	62.4	
Polinesia Prancis	..	..	..	13.1	..	887.2	3.67	29.1	..	..	0.0
Gabon	174	156	..	17.7	74.0	152.6	2.77	89.1	106	..	2.4	
Gambia	41	135	6.0	15.3	..	5.6	1.81	110.2	73	..	4.1	
Georgia	131	143	..	4.3	57.5	7.2	0.68	89.9	64	4.0	39.4	

Tabel A4 Integrasi internasional (lanjutan)

Ekonomi	Penduduk				Ide			Perdagangan				
	Negara yang Biaya untuk memerlukan penduduk mendapatkan visa untuk suatu negara dibandingkan satu negara (jumlah) (jumlah) (%)				Lalu lintas komunikasi suara internasional (telepon masuk dan keluar, dalam menit per orang)	Lebar pita (bandwidth) Internet inter- nasional (bit per orang) (bit)	Biaya rata-rata menelepon ke AS (US\$ per tiga menit) (US\$)	Jumlah perdagangan dalam PDB (%)	Indeks Kesulitan Pengiriman (Indeks)	Rata-rata tarif dan bea masuk (% nilai impor) (%)	Bagian perdagangan dengan negara- negara tetangga (% dari total perdagangan) (%)	Rata-rata 2000-2005
	2004	2004	2005	2005	2000-06*	2000-06*	2000-06*	2005-06*	2008	2005	2000-2005	
Jerman	132	54	0.3	12.3	190.8	6863.8	0.43	84.7	10	..	63.6	
Ghana	171	142	1.4	7.5	20.1	9.3	0.39	103.0	61	28.5	10.7	
Yunani	132	56	0.4	8.8	181.8	586.5	1.09	45.6	65	0.0	56.4	
Greenland	..	..	1.0	21.4	..	106.8	2.41	..	..	..	0.0
Grenada	11	127	..	10.2	624.5	3976.0	..	109.0	52	..	25.9	
Guam	..	..	..	66.9	..	..	..	..	..	..	0.0
Guatemala	118	110	1.8	0.4	194.7	55.5	1.21	46.2	116	8.9	21.4	
Guinea	171	146	..	4.5	6.8	0.2	4.61	67.4	102	..	10.1	
Guinea-Bissau	176	150	..	1.2	8.9	1.2	..	95.4	109	..	..
Guyana	158	127	0.6	0.1	118.3	48.7	..	211.8	101	..	25.2	
Haiti	4	157	..	0.4	..	16.7	2.15	57.3	153	..	..
Honduras	128	110	3.4	0.4	96.4	6.0	2.52	107.3	103	6.3	20.6	
Hong Kong, Cina	42	89	0.2	43.2	1178.7	13438.6	0.77	399.4	3	..	49.1	
Hongaria	132	85	0.3	3.1	105.1	993.3	1.01	155.1	45	0.0	26.5	
Islandia	132	59	0.2	7.8	240.0	7289.6	0.84	83.1	11	1.1	0.7	
India	189	160	3.6	0.5	3.0	24.3	1.19	48.8	79	14.6	9.9	
Indonesia	162	148	1.9	0.1	5.3	6.8	2.79	56.9	41	3.0	4.1	
Iran	188	166	..	2.9	8.8	53.2	0.55	75.2	135	5.5	4.8	
Irak	..	..	..	0.1	..	..	..	..	175	..	..
Irlandia	107	57	0.3	14.1	709.5	5911.6	0.71	149.9	20	0.1	60.6	
Isle of Man	..	..	..	48.6	..	..	..	..	..	..	0.0
Israel	123	88	0.3	38.4	364.2	2455.4	0.59	88.4	8	0.7	0.9	
Italia	132	55	0.2	4.3	236.0	2044.0	0.79	56.5	62	..	59.4	
Jamaika	80	126	1.4	0.7	232.2	15822.2	0.87	108.8	92	7.7	0.8	
Jepang	137	56	0.2	1.6	43.4	1037.8	1.63	27.3	18	..	0.0	
Yordania	61	159	..	41.1	138.8	57.3	1.44	146.6	59	10.4	31.8	
Kazakhstan	175	141	..	16.5	26.4	62.5	..	91.6	178	6.0	34.4	
Kenya	21	140	1.2	1.0	5.6	20.8	3.00	62.2	148	10.2	13.8	
Kiribati	168	133	..	2.6	24.2	5.4	8.82	133.3	97	..	0.0	
Korea Utara	192	163	..	0.2	..	..	..	..	..	..	..
Korea Selatan	89	78	0.3	1.1	91.6	1027.8	0.76	85.3	13	3.4	0.0	
Kuwait	154	135	..	65.8	..	347.9	1.51	98.0	99	1.3	..	
Kirghizia	144	143	..	5.6	29.5	38.9	5.40	115.7	177	13.2	35.8	
Laos	192	158	11.8	0.4	6.6	3.5	1.11	78.2	158	..	..
Latvia	132	98	..	19.5	66.7	3229.7	1.63	108.6	19	0.6	55.0	
Lebanon	100	169	4.0	16.4	279.1	111.0	2.19	63.6	83	7.6	9.9	
Lesotho	127	135	1.5	0.3	18.1	2.2	3.28	149.0	129	49.5	66.4	
Liberia	176	151	..	1.5	..	0.1	..	99.6	98	..	..
Libya	177	163	..	10.5	65.6	20.6	..	84.1	..	..	8.6
Liechtenstein	117	74	..	33.7	..	4298.0	..	..	..	..	..
Lithuania	132	100	0.4	4.8	49.0	2714.4	1.55	129.8	23	0.5	48.0	
Luksemburg	132	55	0.0	38.0	1399.1	20459.0	15.96	32.6	32	..	89.1	
Makao, Cina	0	122	..	55.9	497.2	6491.7	1.12	150.5	..	..	39.9
Makedonia	148	141	..	6.0	63.3	16.7	..	118.3	72	..	45.8	
Madagaskar	0	156	..	0.3	1.3	1.8	0.59	70.7	126	24.8	0.0	
Malawi	123	139	..	2.2	4.8	1.5	3.56	46.4	161	..	16.4	
Malaysia	23	63	1.7	6.5	87.9	124.5	0.71	217.0	21	5.6	22.0	
Maladewa	3	134	..	1.0	91.2	179.5	5.86	178.1	110	23.6	10.7	
Mali	172	148	..	0.3	7.4	25.9	12.28	72.3	162	3.8	25.1	
Malta	132	73	0.3	2.6	222.4	4729.1	0.77	179.6	..	0.1	19.5	
Kep. Marshall	162	144	..	2.6	76.5	26.2	..	..	46	..	0.0
Mauritania	169	141	8.7	2.1	20.3	29.6	..	113.7	152	..	2.1	
Mauritius	88	131	0.5	1.7	149.8	153.2	1.59	127.1	17	16.8	0.0	
Mayotte	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	0.0
Meksiko	139	92	1.2	0.6	174.0	109.0	0.83	65.1	76	4.1	72.3	
Mikronesia	0	146	2.5	3.2	80.8	54.5	6.00	..	85	..	0.0	
Moldova	149	141	..	11.4	109.9	147.4	1.46	139.2	122	4.1	39.7	
Monako	132	88	..	75.8	..	..	..	..	..	..	..
Mongolia	174	155	..	0.4	4.8	13.3	4.92	125.0	168	5.7	64.7	
Montenegro	..	..	..	6.4	..	..	..	128.9	113	..	..
Maroko	134	147	2.1	0.4	65.1	377.1	1.69	71.4	67	9.4	16.6	
Mozambik	0	158	..	2.1	12.7	0.9	1.17	88.9	140	..	43.7	
Myanmar	192	161	2.3	0.2	2.8	1.9	0.17	..	..	2.3	..
Namibia	141	145	1.0	7.1	58.0	17.8	4.28	110.0	144	31.8	63.1	
Nepal	0	158	26.3	3.0	5.6	4.6	2.04	45.3	151	18.2	60.5	
Belanda	132	56	0.2	10.0	310.8	20501.3	0.32	140.6	14	0.8	56.4	
Antilles Belanda	..	..	..	26.5	..	..	..	..	..	..	0.0
Kaledonia Baru	..	..	..	18.4	215.0	562.9	3.13	..	..	..	0.4
Salandia Baru	146	59	0.2	15.7	361.1	1106.7	1.30	58.2	16	1.7	0.0	
Nikaragua	38	116	3.0	0.5	61.7	1.1	3.15	92.1	87	4.6	28.4	

Tabel A4 Integrasi internasional (lanjutan)

Ekonomi	Penduduk				Ide			Perdagangan				
	Negara yang Biaya untuk menuntun penduduk memperoleh visa untuk kunjungan ke suatu negara (jumlah)				Jumlah migrasi internasional (% orang asing)	Lalu lintas komunikasi suara internasional (telepon masuk dan keluar per orang) (menit)	Lebar pita Internet internasional (bandwidth) per orang (bit)	Biaya rata-rata menelepon ke AS (US\$ per tiga menit) (US\$)	Jumlah perdagangan dalam PDB (%)	Indeks Kesulitan Pengiriman (Indeks)	Rata-rata tarif dan bea masuk (% nilai impor)	Bagian perdagangan dengan negara-negara tetangga (% dari total perdagangan) (%)
	2004	2004	2005	2005								
Niger	167	144	19.8	0.9	2.0	2.3	8.77	38.9	163	..	20.7	
Nigeria	174	149	10.0	0.7	2.3	1.1	1.49	91.1	138	..	4.4	
Kep. Mariana Utara	157	153	..	6.5	..	..	..	..	..	..	0.0
Norwegia	132	56	0.3	7.4	192.9	9304.8	0.31	75.0	4	0.2	18.8	
Oman	128	141	0.2	24.4	189.1	173.6	1.87	99.2	104	2.8	32.1	
Pakistan	184	165	4.2	2.1	10.5	4.6	1.03	38.6	94	13.0	11.1	
Palau	0	148	0.7	15.1	..	..	..	153.5	121	..	0.0
Panama	130	107	..	3.2	54.9	286.6	3.64	144.5	9	8.6	9.7	
Papua Nugini	114	138	5.3	0.4	8.0	1.0	4.32	134.8	82	26.4	1.7	
Paraguay	163	103	..	2.9	31.3	83.1	0.90	115.2	123	8.2	41.4	
Peru	97	135	2.6	0.1	99.1	366.6	1.80	48.5	71	5.7	21.5	
Filipina	44	144	0.8	0.5	28.3	38.0	1.20	94.0	57	20.4	0.0	
Polandia	132	86	0.5	1.8	60.6	560.2	1.35	82.0	40	0.4	52.7	
Portugal	132	57	0.4	7.2	178.1	829.0	1.04	70.0	31	0.0	28.2	
Puerto Riko	..	..	..	10.7	..	511.2	..	181.2	95	..	0.0
Qatar	156	136	..	78.3	842.9	943.6	1.95	101.7	..	3.2	9.2	
Rumania	145	107	1.1	0.6	49.1	1503.2	0.82	78.5	38	3.0	18.7	
Rusia	183	134	0.4	8.4	15.3	100.3	2.03	55.1	155	29.2	33.1	
Rwanda	180	156	41.5	1.3	..	7.4	2.43	43.2	166	..	43.2	
Samoa	0	129	2.1	5.0	149.7	49.0	1.36	78.1	108	..	6.5	
San Marino	132	82	..	33.4	6448.4	5419.6	..	..	..	1.7	..
Sao Tome dan Princip	0	155	..	4.8	51.3	25.8	5.11	..	91	..	3.1	
Arab Saudi	187	142	0.8	27.5	215.8	126.1	2.40	92.9	33	..	3.2	
Senegal	151	146	4.1	2.8	39.4	102.7	1.02	69.8	136	33.1	9.1	
Serbia	..	..	..	6.4	..	94.6	..	73.4	58	..	..
Seychelles	0	131	1.1	5.8	..	307.3	3.78	244.5	84	10.7	0.0	
Sierra Leone	124	139	..	2.2	..	0.1	..	59.4	130	27.0	2.3	
Singapura	32	66	0.2	42.4	1045.4	7052.4	0.69	473.5	1	0.1	14.7	
Rep. Slovakia	131	95	0.5	2.3	90.0	2912.6	1.06	176.0	90	0.0	66.8	
Slovenia	132	92	0.3	8.4	..	1254.7	0.65	139.1	69	0.1	67.1	
Kep. Solomon	123	130	..	0.7	23.2	17.1	..	102.2	74	..	0.0	
Somalia	192	165	..	3.4	..	0.4	..	..	..	..	..
Afrika Selatan	120	118	0.7	2.4	27.6	18.8	0.79	63.1	134	4.2	2.9	
Spainyol	132	55	0.1	11.0	173.3	2775.7	0.60	58.4	47	0.0	64.7	
Sri Lanka	114	156	2.4	1.9	27.9	25.1	2.11	74.8	60	14.6	0.6	
St. Kitts dan Nevis	92	120	0.2	9.3	571.6	42.5	..	113.5	22	31.3	15.5	
St. Lucia	130	121	0.5	5.3	217.9	94.9	..	117.6	88	..	22.8	
St. Vincent dan Granada	122	124	0.6	8.7	288.5	25.0	3.97	125.0	75	..	33.8	
Sudan	190	166	..	1.8	12.2	5.4	39.18	42.8	143	..	5.2	
Suriname	171	137	..	1.2	276.7	439.3	1.33	76.3	86	..	4.4	
Swaziland	137	138	0.3	4.0	47.5	0.9	2.97	167.5	146	47.7	80.0	
Swedia	132	54	0.2	12.4	..	17468.5	0.41	94.5	6	..	25.9	
Swiss	119	57	0.2	22.3	664.8	9609.1	0.32	89.0	37	1.1	61.4	
Siria	160	163	..	5.2	44.0	8.0	4.81	75.0	127	..	16.0	
Taiwan, Cina	..	..	..	..	292.3	6569.5	0.51	134.0	29	..	10.8
Tajikistan	..	..	13.4	4.7	10.4	0.3	7.84	80.7	176	11.1	..
Tanzania	35	142	13.4	2.1	1.4	0.4	3.17	55.1	100	..	8.5	
Thailand	136	146	1.0	1.6	14.1	156.2	0.67	143.5	50	6.2	7.5	
Timor-Leste	..	..	..	0.6	..	..	..	..	78	..	..
Togo	0	148	..	3.0	21.5	15.6	3.98	83.9	81	..	28.1	
Tonga	142	135	2.4	1.1	..	20.1	1.09	54.3	44	..	0.0	
Trinidad dan Tobago	47	119	0.3	2.9	375.7	370.2	2.19	108.0	49	4.8	10.3	
Tunisia	126	142	1.1	0.4	72.6	126.4	2.28	108.7	28	6.2	26.3	
Turki	118	126	8.9	1.8	27.1	630.7	2.40	64.1	56	1.1	9.3	
Turkmenistan	174	148	..	4.6	6.0	15.7	..	126.2	..	..	..
Uganda	0	145	..	1.8	3.1	4.4	3.21	44.4	141	20.5	26.1	
Ukraina	181	139	2.7	14.5	56.6	17.3	1.65	97.3	120	4.3	40.6	
United Emirat Arab	155	136	..	70.9	..	2371.4	1.73	170.6	24	..	..
Inggris	104	55	0.2	9.0	262.2	13062.0	0.77	61.6	27	..	55.2	
Amerika Serikat	158	52	0.2	12.9	279.5	3306.6	..	26.8	15	1.1	30.7	
Uruguay	134	98	..	2.5	120.7	484.0	0.52	60.2	125	5.1	36.2	
Uzbekistan	184	148	..	4.8	12.4	8.7	13.95	63.4	165	..	..
Vanuatu	106	137	3.4	0.5	..	23.2	7.45	100.3	142	..	0.0	
Venezuela	131	95	0.5	3.8	23.1	50.3	0.84	57.6	156	4.9	14.6	
Vietnam	185	160	2.3	0.0	8.4	84.1	1.95	150.3	63	..	11.7	
Kep. Virgin (A.S.)	..	..	..	33.7	..	414.0	..	..	..	..	0.0
Tepi Barat dan Gaza	..	..	..	46.3	65.7	198.7	1.17	85.4	77	..	..
Yaman	145	161	..	1.3	12.0	0.3	2.39	79.4	128	..	7.6	
Zambia	18	142	3.7	2.4	6.9	10.9	1.41	67.8	160	9.0	14.1	
Zimbabwe	117	141	..	3.9	24.9	4.2	4.36	129.8	169	..	53.9	

Tabel A5 Indikator-indikator lain

Ekonomi	Karakteristik wilayah					Geografi dan penduduk			
	plain	dataran	dataran tinggi	perbukitan	pegunungan	Jumlah penduduk	Jumlah penduduk	Jumlah penduduk	Jumlah penduduk
	(% dari daratan)	rendah (% dari daratan)	(% dari daratan)	(% dari daratan)	(% dari daratan)	yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari perbatasan internasional (%)	yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari perbatasan internasional (%)	yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari garis pantai (%)	yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari garis pantai (%)
	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Afghanistan	0.9	0.0	8.7	0.3	90.1	11.2	37.1	0.0	0.0
Albania	0.0	0.4	0.0	33.6	66.0	29.2	83.2	41.9	87.2
Aljazair	12.4	4.2	51.7	5.1	26.6	3.3	13.0	35.8	63.4
Samoa Amerika	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Andorra	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0
Angola	16.9	3.0	47.0	6.0	27.1	5.2	11.5	23.0	26.9
Antigua dan Barbuda	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Argentina	33.0	9.4	8.7	11.0	37.9	5.0	10.4	33.3	42.8
Armenia	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	70.5	100.0	0.0	0.0
Aruba	35.4	64.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Australia	29.7	23.3	33.5	8.8	4.8	0.0	0.0	69.1	87.5
Austria	0.0	0.2	0.0	26.7	73.1	38.7	97.4	0.0	0.0
Azerbaijan	0.7	31.2	0.0	5.6	62.5	26.9	61.9	0.0	0.0
Kep. Bahama	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Bahrain	57.3	42.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Bangladesh	67.1	20.3	0.0	10.8	1.8	28.2	78.8	25.3	48.1
Barbados	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Belarusia	37.8	58.7	3.5	0.0	0.0	18.3	53.5	0.0	0.0
Belgia	19.2	45.5	0.0	35.3	0.0	53.4	100.0	18.1	69.9
Belize	1.4	51.5	7.7	39.5	0.0	37.9	94.2	57.9	94.4
Benin	13.3	15.5	65.2	6.0	0.0	42.7	96.0	27.7	46.0
Bermuda	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Bhutan	0.0	0.4	0.0	16.2	83.4	54.8	99.9	0.0	0.0
Bolivia	26.3	8.4	14.8	13.1	37.3	5.0	22.5	0.0	0.0
Bosnia dan Herzegovina	0.0	6.0	0.0	23.0	71.0	40.5	90.1	0.8	12.4
Botswana	49.4	0.0	48.5	0.0	2.1	34.2	66.2	0.0	0.0
Brazil	21.1	20.8	37.6	8.0	12.5	1.0	2.4	25.4	46.5
Brunei Darussalam	0.3	75.7	0.0	0.0	23.9	98.9	100.0	80.8	99.3
Bulgaria	0.0	21.9	0.0	45.4	32.7	19.1	80.5	9.4	15.8
Burkina Faso	34.4	0.1	65.6	0.0	0.0	14.4	42.2	0.0	0.0
Burundi	0.0	0.0	15.9	0.0	84.1	60.9	100.0	0.0	0.0
Kambodia	6.5	74.3	0.0	17.9	1.4	18.1	57.0	4.9	12.1
Kamerun	2.2	2.0	44.7	20.7	30.4	17.5	40.2	15.8	20.8
Kanada	6.7	20.8	27.9	21.3	23.2	17.6	61.8	20.6	23.1
Cape Verde	0.7	40.9	0.0	31.7	26.8	0.0	0.0	100.0	100.0
Kep. Cayman	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Republik Afrika Tengah	17.6	0.0	78.5	0.0	3.9	31.4	58.5	0.0	0.0
Cad	35.9	0.0	42.4	3.7	18.0	23.6	51.5	0.0	0.0
Kep. Channel	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Cile	0.0	9.0	0.0	26.9	64.1	3.3	48.9	26.2	53.1
Cina	3.9	10.2	8.9	12.7	64.2	1.1	3.7	11.6	21.8
Kolombia	24.0	23.1	9.7	12.5	30.7	4.7	11.1	11.5	24.9
Kep. Comoro	0.0	0.0	12.4	26.2	61.4	0.0	0.0	100.0	100.0
Rep. Dem. Kongo	17.1	0.3	61.1	1.0	20.5	24.9	46.5	0.6	1.8
Rep. Kongo	29.1	1.2	58.6	8.2	2.8	50.5	91.8	19.8	21.5
Kosta Rika	0.0	1.9	0.0	62.0	36.1	8.2	29.4	22.1	97.7
Pantai Gading	0.0	0.1	0.1	72.9	27.0	11.3	30.0	26.0	33.7
Kroasia	6.8	25.3	60.8	6.4	0.6	68.1	98.1	31.2	36.3
Kuba	0.0	41.3	0.0	25.7	32.9	1.3	11.4	63.5	100.0
Siprus	5.8	80.1	0.0	14.2	0.0	0.0	0.0	90.1	100.0
Republik Cheska	0.0	44.1	0.0	55.9	0.0	38.3	88.0	0.0	0.0
Denmark	30.1	69.9	0.0	0.0	0.0	2.0	9.1	94.8	100.0
Djibouti	0.0	18.6	0.0	30.0	51.4	86.3	100.0	79.8	99.1
Dominika	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Republik Dominika	0.1	31.2	0.0	33.2	35.5	3.7	17.3	61.2	96.7
Ekuador	7.4	6.1	9.7	28.1	48.7	5.2	15.8	33.7	49.0
Mesir	5.7	27.8	41.4	16.4	8.7	0.2	0.5	16.4	36.9
El Salvador	0.0	1.1	0.0	52.5	46.4	25.4	96.7	26.7	94.7
Guinea Ekuatorial	0.0	20.6	18.6	7.7	53.1	35.6	77.9	41.3	59.5
Eritrea	0.1	11.6	0.0	14.6	73.8	16.7	56.2	11.1	51.8
Estonia	39.8	60.2	0.0	0.0	0.0	13.7	48.1	64.4	78.5
Etiopia	0.7	0.3	14.1	4.8	80.1	3.0	9.1	0.0	0.0
Kep. Faeroe	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Fiji	0.0	43.2	0.0	56.8	0.0	0.0	0.0	88.3	100.0
Finlandia	2.0	71.7	6.3	19.2	0.8	4.7	14.2	48.1	67.4
Prancis	3.9	41.0	3.0	30.1	21.9	12.0	23.2	20.8	36.2
Polinesia Prancis	0.0	9.2	6.2	84.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Gabon	5.2	21.3	52.0	15.7	5.7	13.2	32.7	44.9	53.0
Gambia	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.2	100.0	74.2	85.7
Georgia	0.0	0.0	0.0	6.9	93.0	21.8	91.7	15.2	28.1

Tabel A5 Indikator-indikator lain (lanjutan)

Ekonomi	Karakteristik wilayah					Geografi dan penduduk			
	plain (% dari daratan)	dataran rendah (% dari daratan)	dataran tinggi (% dari daratan)	perbukitan (% dari daratan)	pegunungan (% dari daratan)	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari perbatasan internasional (%)	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari perbatasan internasional (%)	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari garis pantai (%)	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari garis pantai (%)
	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Jerman	3.1	45.2	4.6	34.3	12.8	15.2	52.0	7.3	12.6
Ghana	15.2	41.8	24.0	19.0	0.0	14.7	33.3	25.9	39.9
Yunani	0.0	7.4	0.0	50.6	41.9	7.1	27.2	81.4	96.4
Greenland	0.3	3.0	33.6	8.1	54.9	0.0	0.0	100.0	100.0
Grenada	0.2	99.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Guam	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Guatemala	0.3	19.1	7.6	22.8	50.2	18.0	57.2	5.6	28.5
Guinea	5.9	11.9	23.7	20.9	37.6	25.0	63.3	19.0	26.4
Guinea-Bissau	71.9	24.6	0.0	3.5	0.0	26.0	96.5	60.9	86.5
Guyana	9.7	49.6	16.8	18.7	5.1	10.2	23.3	56.9	81.5
Haiti	0.0	0.8	0.0	67.1	32.2	16.3	63.3	80.9	99.8
Honduras	2.1	12.4	0.0	40.0	45.4	19.8	77.6	22.0	46.1
Hong Kong, China	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	49.4	100.0	100.0	100.0
Hongaria	15.8	66.6	0.0	16.4	1.2	30.5	91.4	0.0	0.0
Islandia	0.0	9.6	0.0	43.2	47.2	0.0	0.0	99.2	100.0
India	13.2	17.8	27.4	22.8	18.7	5.6	16.1	10.3	19.7
Indonesia	13.3	30.5	0.1	32.3	23.8	0.1	0.7	52.2	90.4
Iran	1.1	4.3	0.3	4.9	89.4	6.0	21.3	2.2	5.5
Irak	19.2	27.2	35.1	12.0	6.4	9.2	28.7	0.7	5.1
Irlandia	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	7.5	31.4	73.4	98.0
Isle of Man	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Israel	0.0	31.1	0.0	49.1	19.8	90.6	100.0	66.4	95.2
Italia	0.0	14.5	0.0	49.8	35.7	6.8	28.4	45.2	68.3
Jamaika	0.0	23.3	0.0	76.7	0.0	0.0	0.0	91.3	100.0
Jepang	0.1	17.3	0.0	64.6	18.0	0.0	0.0	69.3	95.3
Yordania	0.0	0.0	53.3	9.8	36.9	33.6	100.0	1.5	1.8
Kazakhstan	22.7	22.4	27.4	7.9	19.6	14.2	45.8	0.0	0.0
Kenya	9.4	10.3	10.7	3.3	66.4	8.5	32.0	6.1	7.5
Kiribati	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Korea Utara	0.0	19.4	0.0	34.5	46.1	12.8	28.9	43.9	89.2
Korea Selatan	0.0	35.2	0.0	52.5	12.3	1.3	37.3	62.3	70.7
Kuwait	7.9	70.9	21.2	0.0	0.0	13.7	100.0	88.5	97.7
Kirghizia	0.0	0.0	0.2	0.0	99.8	55.3	94.9	0.0	0.0
Laos	0.0	11.0	0.0	25.3	63.7	49.0	91.3	0.0	0.0
Latvia	8.5	91.5	0.0	0.0	0.0	19.4	94.3	50.0	73.5
Lebanon	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	35.0	100.0	84.3	100.0
Lesotho	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	60.5	100.0	0.0	0.0
Liberia	2.1	45.9	31.8	17.1	3.2	28.2	55.2	39.7	54.7
Libya	23.5	11.4	52.8	2.6	9.7	1.2	4.8	73.6	86.5
Liechtenstein	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0
Lithuania	3.5	96.5	0.0	0.0	0.0	28.7	87.1	9.1	14.8
Luksemburg	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
Makao, Cina	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Makedonia	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	67.5	100.0	0.0	0.0
Madagaskar	0.3	20.2	3.8	31.0	44.7	0.0	0.0	23.2	45.0
Malawi	0.0	0.3	0.0	6.0	93.7	34.3	98.8	0.0	0.0
Malaysia	2.9	48.2	0.0	29.5	19.5	8.2	25.1	59.0	95.6
Maladewa	99.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Mali	59.3	2.4	36.6	1.8	0.0	12.6	38.1	0.0	0.0
Malta	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Kep. Marshall	96.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Mauritania	56.0	13.4	29.6	1.1	0.0	22.4	46.8	27.0	32.6
Mauritius	0.0	5.3	0.0	94.2	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Mayotte	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Meksiko	5.1	12.9	5.4	14.7	62.0	5.8	8.0	11.2	23.5
Mikronesia	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Moldova	0.0	85.4	14.6	0.0	0.0	52.7	100.0	0.0	0.0
Monako	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Mongolia	0.0	0.0	14.3	0.0	85.7	5.8	18.1	0.0	0.0
Montenegro	0.0	0.0	0.0	1.3	98.7				
Maroko	1.3	4.8	6.7	17.8	69.5	4.6	13.2	39.5	59.7
Mozambik	6.5	30.2	6.6	28.4	28.3	8.9	34.6	32.7	52.1
Myanmar	2.8	18.8	0.0	31.7	46.6	3.5	15.2	26.0	42.7
Namibia	22.4	0.9	26.4	3.0	47.4	26.8	54.1	6.0	6.7
Nepal	0.0	5.5	0.0	19.5	75.0	44.1	95.2	0.0	0.0
Belanda	40.0	58.3	0.0	1.8	0.0	33.2	85.6	53.8	88.6
Antilles Belanda	74.1	25.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Kaledonia Baru	10.9	4.7	0.0	84.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Selandia Baru	0.0	19.1	0.0	28.3	52.6	0.0	0.0	87.0	98.3
Nicaragua	7.9	53.2	0.0	23.5	15.4	10.6	39.1	17.3	63.2

Tabel A5 Indikator-indikator lain (lanjutan)

	Karakteristik wilayah					Geografi dan penduduk			
	plain (% dari daratan)	dataran rendah (% dari daratan)	dataran tinggi (% dari daratan)	perbukitan (% dari daratan)	pegunungan (% dari daratan)	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari perbatasan internasional	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari perbatasan internasional	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 25 km dari garis pantai	Jumlah penduduk yang bertempat tinggal kurang dari 75 km dari garis pantai
						(%)	(%)	(%)	(%)
Ekonomi	2007	2007	2007	2007	2007	2000	2000	2000	2000
Niger	50.2	0.0	41.8	0.0	7.9	21.5	55.5	0.0	0.0
Nigeria	16.1	21.8	35.4	17.5	9.2	5.3	24.4	12.3	20.9
Kep. Mariana Utara	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Norway	0.0	9.8	0.0	42.7	47.5	5.2	48.7	82.3	92.4
Oman	31.3	17.9	14.4	20.0	16.3	4.7	15.1	66.5	81.5
Pakistan	21.9	10.2	0.9	15.6	51.4	13.8	42.2	7.1	8.3
Palau	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Panama	0.2	30.8	0.0	53.6	15.4	8.6	17.2	78.8	100.0
Papua Nugini	13.1	17.1	0.0	25.9	43.9	1.0	3.4	35.8	53.3
Paraguay	51.3	22.3	23.6	2.8	0.0	53.0	73.1	0.0	0.0
Peru	24.5	4.2	8.5	11.0	51.9	2.5	11.8	39.0	50.4
Filipina	0.1	26.4	0.0	56.4	17.0	0.0	0.0	78.3	98.9
Polandia	10.8	63.5	12.2	10.4	3.2	12.8	44.0	5.9	11.2
Portugal	0.0	37.4	0.0	36.4	26.2	6.4	32.4	65.1	89.8
Puerto Riko	0.0	38.9	0.0	61.1	0.0	0.0	0.0	94.1	100.0
Qatar	79.2	20.8	0.0	0.0	0.0	0.4	18.6	94.0	100.0
Rumania	0.9	37.9	0.6	21.5	39.1	20.1	61.5	3.4	5.1
Rusia	10.0	36.0	6.4	22.1	25.5	3.5	13.0	8.0	10.7
Rwanda	0.0	0.0	15.5	0.0	84.5	57.8	100.0	0.0	0.0
Samoa	0.0	8.0	0.0	92.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
San Marino	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
Sao Tome dan Prinsip	0.0	0.6	31.2	35.9	32.3	0.0	0.0	100.0	100.0
Arab Saudi	0.0	16.4	0.0	83.6	0.0	2.8	9.0	27.0	38.3
Senegal	19.7	5.2	48.0	3.4	23.6	20.2	39.9	48.6	74.4
Serbia	84.2	10.0	2.2	3.6	0.0	..	..	..	..
Seychelles	1.4	18.8	0.0	39.3	40.5	0.0	0.0	100.0	100.0
Sierra Leone	35.4	64.6	0.0	0.0	0.0	15.0	68.1	35.0	55.3
Singapura	0.2	53.3	2.8	43.7	0.0	..	..	100.0	100.0
Republik Slovakia	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	57.0	100.0	0.0	0.0
Slovenia	0.0	5.2	0.0	67.5	27.2	68.4	100.0	4.3	14.0
Kep. Solomon	0.0	0.0	0.0	49.4	50.6	0.0	0.0	100.0	100.0
Somalia	0.1	51.4	0.0	48.4	0.0	8.0	25.2	30.5	52.7
Afrika Selatan	13.1	19.2	36.1	11.6	20.1	5.0	14.8	23.4	35.9
Spanyol	1.8	3.7	29.1	7.4	58.0	4.7	15.3	48.1	63.5
Sri Lanka	0.0	2.8	3.7	31.6	61.8	0.0	0.0	47.3	88.0
St. Kitts dan Nevis	20.3	43.6	0.0	36.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
St. Lucia	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
St. Vincent dan Granada	0.0	71.5	0.0	28.5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Sudan	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	5.9	14.2	1.8	2.6
Suriname	29.7	0.3	51.1	3.1	15.9	3.4	14.1	86.8	97.3
Swaziland	9.5	65.2	16.8	8.5	0.0	60.5	100.0	0.0	0.0
Sweden	0.0	5.3	0.0	8.0	86.7	1.0	7.1	63.9	82.9
Switserland	2.3	37.8	4.4	34.4	21.1	63.8	100.0	0.0	0.0
Siria	0.0	0.0	0.0	0.5	99.5	25.3	85.8	11.3	28.5
Taiwan, Cina	0.0	5.1	0.0	12.6	82.3	0.0	0.0	71.4	100.0
Tajikistan	0.0	0.0	0.3	0.7	99.0	49.9	96.2	0.0	0.0
Tanzania	1.5	5.1	29.2	7.2	57.1	10.9	32.3	13.6	17.3
Thailand	5.0	41.1	2.3	38.4	13.2	10.5	34.4	18.2	37.6
Timor-Leste	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Togo	0.0	58.2	14.8	27.0	0.0	72.5	100.0	26.8	38.6
Tonga	89.3	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Trinidad dan Tobago	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Tunisia	1.2	40.5	17.4	36.4	4.4	6.6	22.4	55.8	79.4
Turkey	0.0	4.3	0.6	9.1	86.0	4.2	12.7	37.8	52.7
Turkmenistan	36.5	34.6	11.1	8.1	9.7	27.4	54.9	0.0	0.0
Uganda	10.2	0.0	40.8	0.0	49.1	21.3	53.1	0.0	0.0
Ukraina	23.0	51.1	18.1	4.3	3.5	10.1	41.1	11.2	16.4
Uni Emirat Arab	29.8	50.7	0.0	19.5	0.0	23.3	83.7	54.8	84.4
Inggris	2.3	67.4	0.0	30.3	0.0	0.7	2.1	45.5	87.6
Amerika Serikat	12.6	13.1	24.6	12.8	36.9	3.1	6.9	28.9	41.4
Uruguay	17.4	82.5	0.0	0.0	0.0	10.7	17.5	65.7	77.4
Uzbekistan	23.5	27.2	12.4	17.6	19.4	55.8	86.6	0.0	0.0
Vanuatu	0.3	7.9	1.4	90.4	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Venezuela	11.0	31.9	4.0	27.2	25.9	3.7	9.8	35.4	64.8
Vietnam	8.4	25.3	0.0	30.5	35.9	9.9	44.7	42.0	73.2
Kep. Virgin (A.S.)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
Tepi Barat dan Gaza	0.0	10.1	0.0	89.9	0.0	100.0	100.0	34.8	66.3
Yaman	2.5	1.8	21.5	3.7	70.4	2.0	7.9	13.3	43.7
Zambia	20.3	0.0	46.4	0.0	33.3	22.7	52.6	0.0	0.0
Zimbabwe	2.2	0.0	35.9	0.0	61.9	11.7	28.8	0.0	0.0

Indikator-indikator Pembangunan Dunia Pilihan

Dalam edisi tahun ini, data pembangunan ditampilkan dalam lima tabel yang mempresentasikan data sosioekonomi komparatif termutakhir di lebih dari 130 negara. Beberapa indikator mungkin berasal dari tahun-tahun sebelumnya. Suatu tabel tambahan menampilkan indikator dasar dari 77 negara yang datanya kurang lengkap atau yang populasinya kurang dari 3 juta jiwa.

Indikator yang ditampilkan di sini merupakan hasil seleksi lebih dari 800 indikator yang ada dalam *Indikator-indikator Pembangunan Dunia 2008*. Diterbitkan tiap tahun, *Indikator-indikator Pembangunan Dunia* mencerminkan suatu pandangan yang komprehensif mengenai proses pembangunan. Bab enam WDI mengenali kontribusi dari berbagai macam faktor: kemajuan dalam Tujuan Pembangunan Milenium (*Millenium Development Goal*—MDG) dan pembangunan modal manusia, daya tahan lingkungan, kinerja makroekonomi, pembangunan sektor swasta dan iklim investasi, dan hubungan global yang memengaruhi lingkungan eksternal untuk pembangunan.

Indikator-indikator Pembangunan Dunia dilengkapi dengan basis data yang diterbitkan secara terpisah yang memberikan akses kepada lebih dari 1.000 data tabel dan 800 indikator seri-waktu untuk 222 negara dan wilayah. Basis data ini tersedia melalui langganan elektronik (WDI Online) atau dalam bentuk CD-ROM.

Sumber data dan metodologi

Data sosioekonomi dan lingkungan yang ditampilkan di sini diperoleh dari beberapa sumber: data primer dikumpulkan dari Bank Dunia, publikasi statistik negara anggota, institut riset, dan berbagai organisasi internasional seperti PBB dan agensi-agensi khususnya, Dana Moneter Internasional (IMF), dan OECD (lihat *Sumber Data* di bagian *Catatan teknis* untuk daftar lengkapnya). Kendati standar internasional terkait cakupan, definisi, dan klasifikasi bisa diterapkan pada sebagian besar statistik yang dilaporkan oleh negara dan agensi internasional tersebut, perbedaan dalam hal pembagian waktu dan reliabilitas secara tak terhindarkan muncul karena perbedaan dalam kapabilitas dan sumber-sumber daya yang dikerahkan untuk mengumpulkan dan memilah-milah data dasar. Untuk beberapa topik, sumber data yang saling tumpang-tindih perlu upaya peninjauan ulang oleh staf Bank Dunia guna memastikan bahwa data yang paling terpercayalah yang ditampilkan di sini. Dalam beberapa kasus, bila data yang tersedia dianggap terlalu lemah dan kurang bisa dipercaya atau tidak memenuhi standar-standar internasional, data tersebut tidak ditampilkan.

Data yang dipresentasikan umumnya konsisten dengan yang ada dalam *Indikator-indikator Pembangunan*

Dunia 2008. Namun, apabila informasi baru muncul, data tersebut direvisi dan diperbarui. Perbedaan-perbedaan yang muncul di antara keduanya bisa jadi juga mencerminkan revisi pada seri historis dan perubahan dalam metodologi. Dengan demikian, model data yang berbeda dapat dipublikasikan dalam edisi terbitan Bank Dunia yang berbeda. Para pembaca tidak disarankan untuk mengumpulkan data dari berbagai publikasi atau edisi yang berbeda dari satu sumber penerbitan yang sama. Data historis yang konsisten tersedia dalam CD-ROM *World Development Indicators 2008* dan melalui *WDI Online*.

Semua mata uang dolar yang dipakai di sini merupakan dolar AS, kecuali dinyatakan lain. Berbagai metode yang dipakai untuk mengonversi mata uang nasional dideskripsikan dalam Catatan teknis.

Oleh karena bidang usaha utama Bank Dunia adalah menyediakan pinjaman dan memberikan masukan kebijakan bagi para anggotanya yang berpendapatan rendah dan menengah, isu yang tercakup dalam tabel-tabel berikut terutama berfokus pada negara-negara tersebut. Bila tersedia, informasi mengenai negara-negara dengan tingkat pendapatan tinggi juga ditampilkan sebagai pembandingan. Pembaca boleh pula mengacu pada berbagai publikasi statistik nasional serta publikasi dari OECD dan Uni Eropa untuk mendapatkan informasi yang lebih menyeluruh mengenai negara-negara berpendapatan tinggi tersebut.

Klasifikasi perekonomian dan ringkasan

Ringkasan yang ada di bagian bawah tabel menampilkan pengklasifikasian negara-negara berdasarkan pendapatan per kapita dan kawasan. Pendapatan Nasional Bruto (PNB) per kapita digunakan untuk menentukan klasifikasi pendapatan berikut: pendapatan rendah, \$935 atau kurang pada 2007; pendapatan menengah, \$936 sampai \$11.455; pendapatan tinggi, \$11.456 dan lebih. Pembagian lebih jauh pada PNB per kapita \$3.595 dibuat antara negara berpendapatan menengah ke bawah dan menengah ke atas. Klasifikasi negara berdasarkan pendapatan per kapita dibuat per tahun, sehingga komposisi negara dari setiap kelompok pendapatan bisa berubah pula per tahun. Bila

perubahan dalam klasifikasi muncul berdasarkan estimasi paling mutakhir, agregat yang berdasarkan pada klasifikasi pendapatan baru dihitung ulang untuk seluruh kurun waktu sebelumnya guna memastikan bahwa data historis tetap terjaga. Lihat tabel klasifikasi perekonomian negara di bagian akhir volume ini untuk memperoleh daftar tentang negara-negara di setiap kelompok pendapatan (termasuk negara dengan jumlah penduduk di bawah 3 juta jiwa).

Ringkasan bisa dalam bentuk total (ditandai dengan **t** jika agregatnya mencakup estimasi dari data yang hilang dan negara yang tidak melaporkan, atau dengan **s** untuk jumlah dari data yang tersedia), rata-rata yang dibulatkan (**w**), atau nilai median (**m**). Data negara-negara yang tidak termasuk dalam tabel utama (yang ditampilkan dalam Tabel 5) dimasukkan di dalam ringkasan, bila datanya memang tersedia, atau dengan mengasumsikan bahwa mereka mengikuti tren negara-negara yang memberikan laporannya. Hal ini memberi ukuran teragregasi yang lebih konsisten dengan cara menstandarisasi cakupan negara untuk setiap periode yang ditunjukkan. Namun demikian, bila informasi yang hilang adalah untuk estimasi yang ketiga atau keseluruhan, kelompok tersebut akan dilaporkan sebagai tidak tersedia. Bagian *Metode statistik* dalam *Catatan teknis* memberi informasi lebih jauh menyangkut metode agregasi. Pembulatan yang dipakai untuk menyusun agregat disenaraikan dalam catatan teknis untuk setiap tabel.

Istilah dan cakupan negara

Istilah *negara* tidak mengimplikasikan kemerdekaan politik, tetapi lebih mengacu pada suatu teritori di mana otoritasnya melaporkan statistik sosial atau ekonomi tersendiri. Data di sini menampilkan negara-negara sebagaimana keadaannya pada 2007, dan data historis direvisi guna mencerminkan situasi politik terbaru. Di dalam tabel-tabel nanti, pengecualian akan disampaikan. Kecuali dinyatakan lain, data untuk Cina tidak mencakup data untuk Hong Kong, Cina; Makao, Cina; atau Taiwan, Cina. Data untuk Indonesia sampai 1999 mencakup Timur-Leste, kecuali dinyatakan lain. Montenegro menyatakan kemerdekaannya dari Serbia pada 3 Juni 2006. Bila tersedia, data untuk setiap negara ditampilkan

secara terpisah. Akan tetapi, beberapa indikator untuk Serbia terus memasukkan data untuk Montenegro selama 2005; data-data ini ditulis di catatan kaki pada tabel. Selain itu, data dari 1999 dan seterusnya untuk Serbia dalam kebanyakan indikator tidak mencakup data untuk Kosovo, sebuah teritori di dalam Serbia yang saat ini berada di bawah administrasi internasional sesuai Resolusi Dewan Keamanan PBB 1244 (1999); setiap pengecualian akan disebutkan.

Catatan teknis

Oleh karena kualitas data dan perbandingan antarnegara sering kali problematis, pembaca disarankan untuk melihat *Catatan teknis*, tabel Klasifikasi Negara berdasarkan

Kawasan dan Pendapatan, dan catatan kaki di setiap tabel. Untuk dokumentasi yang lebih ekstensif, lihat *Indikator-indikator Pembangunan Dunia 2008*.

Pembaca dapat memperoleh lebih banyak informasi dalam WDI 2008, dan pesanan dapat dilakukan secara *online*, melalui pesawat telepon, atau faks berikut:

Untuk informasi lebih lanjut dan memesan secara *online*: <http://www.world-bank.org/data/wdi2006/index.htm>.

Untuk memesan lewat pesawat telepon: 1-800-645-7247 atau 703-661-1580; Faks 703-661-1501.

Untuk memesan melalui pos: The World Bank, P.O. Box 960, Herndon, VA 20172-0960, U.S.A.

Klasifikasi status ekonomi berdasarkan kawasan dan pendapatan, tahun fiskal 2009

Asia Timur dan Pasifik		Amerika Latin dan Karibia		Asia Selatan		Negara OECD Berpendapatan Tinggi
Samoa Amerika	UMC	Argentina	UMC	Afghanistan	LIC	Australia
Kambodia	LIC	Belize	UMC	Bangladesh	LIC	Austria
Cina	LMC	Bolivia	LMC	Bhutan	LMC	Belgia
Fiji	UMC	Brazil	UMC	India	LMC	Kanada
Indonesia	LMC	Cile	UMC	Maladewa	LMC	Republik Cheska
Kiribati	LMC	Kolombia	LMC	Nepal	LIC	Denmark
Korea Utara	LIC	Kosta Rika	UMC	Pakistan	LIC	Finlandia
Laos	LIC	Kuba	UMC	Sri Lanka	LMC	Prancis
Malaysia	UMC	Dominika	UMC			Jerman
Kep. Marshall	LMC	Republik Dominika	LMC			Yunani
Mikronesia	LMC	Ekuador	LMC	Africa Sub-Sahara		Hongaria
Mongolia	LMC	El Salvador	LMC	Angola	LMC	Islandia
Myanmar	LIC	Grenada	UMC	Benin	LIC	Irlandia
Palau	UMC	Guatemala	LMC	Botswana	UMC	Italia
Papua Nugini	LIC	Guyana	LMC	Burkina Faso	LIC	Jepang
Filipina	LMC	Haiti	LIC	Burundi	LIC	Korea Selatan
Samoa	LMC	Honduras	LMC	Kamerun	LMC	Luksemburg
Kep. Solomon	LIC	Jamaika	UMC	Cape Verde	LMC	Belanda
Thailand	LMC	Meksiko	UMC	Republik Afrika Tengah	LIC	Selandia Baru
Timor-Leste	LMC	Nikaragua	LMC	Cad	LIC	Norwegia
Tonga	LMC	Panama	UMC	Kep. Komoro	LIC	Portugal
Vanuatu	LMC	Paraguay	LMC	Rep. Dem. Kongo	LIC	Republik Slovakia
Vietnam	LIC	Peru	LMC	Rep. Kongo	LMC	Spanyol
		St. Kitts dan Nevis	UMC	Pantai Gading	LIC	Swedia
		St. Lucia	UMC	Eritrea	LIC	Switzerland
Eropa dan Asia Tengah		St. Vincent dan Granada	UMC	Etiopia	LIC	Inggris
Albania	LMC	Suriname	UMC	Gabon	UMC	Amerika Serikat
Armenia	LMC	Uruguay	UMC	Gambia	LIC	
Azerbaijan	LMC	Venezuela	UMC	Ghana	LIC	
Belarusia	UMC			Guinea	LIC	Negara Berpendapatan Tinggi yang lain
Bosnia dan Herzegovina	LMC			Guinea-Bissau	LIC	Andorra
Bulgaria	UMC	Timur Tengah dan Afrika Utara		Kenya	LIC	Antigua dan Barbuda
Kroasia	UMC	Aljazair	LMC	Lesotho	LMC	Aruba
Georgia	LMC	Djibouti	LMC	Liberia	LIC	Kep. Bahama
Kazakhstan	UMC	Mesir	LMC	Madagaskar	LIC	Bahrain
Kirghizia	LIC	Iran	LMC	Malawi	LIC	Barbados
Latvia	UMC	Irak	LMC	Mali	LIC	Bermuda
Lithuania	UMC	Yordania	LMC	Mauritania	LIC	Brunei Darussalam
Makedonia	LMC	Lebanon	UMC	Mauritius	UMC	Kep. Cayman
Moldova	LMC	Libya	UMC	Mayotte	UMC	Kep. Channel
Montenegro	UMC	Maroko	LMC	Mozambik	LIC	Siprus
Polandia	UMC	Siria	LMC	Namibia	LMC	Guinea Ekuatorial
Rumania	UMC	Tunisia	LMC	Niger	LIC	Estonia
Rusia	UMC	Tepi Barat dan Gaza	LMC	Nigeria	LIC	Kep. Faeroe
Serbia	UMC	Yaman	LIC	Rwanda	LIC	Polinesia Prancis
Tajikistan	LIC			São Tomé dan Príncipe	LIC	Greenland
Turki	UMC			Senegal	LIC	Guam
Turkmenistan	LMC			Seychelles	UMC	Hong Kong, Cina
Ukraina	LMC			Sierra Leone	LIC	Isle of Man
Uzbekistan	LIC			Somalia	LIC	Israel
				Afrika Selatan	UMC	Kuwait
				Sudan	LMC	Liechtenstein
				Swaziland	LMC	Makao, Cina
				Tanzania	LIC	Malta
				Togo	LIC	Monako
				Uganda	LIC	Antilles Belanda
				Zambia	LIC	Kaledonia Baru
				Zimbabwe	LIC	Kep. Mariana Utara
						Oman
						Puerto Riko
						Qatar
						San Marino
						Arab Saudi
						Singapura
						Slovenia
						Taiwan, Cina
						Trinidad dan Tobago
						Uni Emirat Arab
						Kep. Virgin (A.S.)

Tabel ini mengklasifikasikan semua negara anggota Bank Dunia dan negara-negara lain dengan populasi lebih dari 30.000. Negara-negara dibagi berdasarkan kelompok pendapatan menurut GNI 2007 per kapita, dihitung menggunakan metode Atlas Bank Dunia. Kelompok-kelompok tersebut adalah pendapatan rendah (LIC), \$936 atau lebih; pendapatan menengah ke bawah (LMC), \$936-3.705; pendapatan menengah ke atas (UMC), \$3.706-11.455; dan pendapatan tinggi, \$11.456 atau lebih.

Sumber: data Bank Dunia.

Tabel 1. Indikator-indikator penting pembangunan

	Populasi				PNB ^a		PPP PNB ^b		Tingkat harapan hidup saat kelahiran		% tingkat melek huruf dewasa usia 15		Emisi karbon dioksida per
	Juta	Rata-rata pertumbuhan	Kepadatan penduduk	% komposisi umur penduduk	Miliar (\$)	\$ per kapita	Miliar (\$)	\$ per kapita	PDB per kapita, % pertumbuhan	Laki-laki	Perempuan	tahun dan lebih	kapita metrik ton
		(%)	per km ²	0-14										2006-07	2006	2005
	2007	2000-07	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2006-07	2006	2006	2005	2004
Afganistan	..	..	..	..	10.1	.. ^c	27.2 ^d	.. ^d	..	..	..	..	0.0
Albania	3	0.5	116	25	10.5	3,290	20.9	6,580	5.7	73	80	99	1.2
Aljazair	34	1.5	14	28	122.5	3,620	258.8 ^d	7,640 ^d	1.6	71	73	70	6.0
Angola	17	2.9	14	46	43.6	2,560	74.9	4,400	20.1	41	44	67	0.5
Argentina	40	1.0	14	26	238.9	6,050	513.0	12,990	7.6	71	79	97	3.7
Armenia	3	-0.4	106	19	7.9	2,640	17.7	5,900	14.0	68	75	99	1.2
Australia	21	1.3	3	19	755.8	35,960	700.6	33,340	2.9	79	83	..	16.2
Austria	8	0.5	101	15	355.1	42,700	316.8	38,090	3.0	77	83	..	8.5
Azerbaijan	9	0.9	104	23	21.9	2,550	54.6	6,370	18.0	70	75	..	3.8
Bangladesh	159	1.8	1,218	34	75.1	470	212.7	1,340	4.8	63	65	47	0.3
Belarusia	10	-0.4	47	15	40.9	4,220	104.2	10,740	8.5	63	74	..	6.6
Belgia	11	0.5	352	17	432.5	40,710	373.1	35,110	2.1	77	82	..	9.7
Benin	9	3.2	82	44	5.1	570	11.9	1,310	1.5	55	57	35	0.3
Bolivia	10	1.9	9	37	12.0	1,260	39.4	4,140	2.8	63	67	87	0.8
Bosnia dan Herzegovina	4	0.3	74	17	14.3	3,790	28.6	7,280	6.8	72	77	97	4.0
Brasil	192	1.4	23	27	1,133.0	5,910	1,795.7	9,370	4.2	69	76	89	1.8
Bulgaria	8	-0.8	70	13	35.1	4,590	85.4	11,180	6.9	69	76	98	5.5
Burkina Faso	15	3.1	54	46	6.4	430	16.5	1,120	1.0	50	53	24	0.1
Burundi	8	3.5	331	44	0.9	110	2.8	330	-0.3	48	50	59	0.0
Kambodia	14	1.8	82	36	7.9	540	24.5	1,690	8.4	57	61	74	0.0
Kamerun	19	2.2	40	41	19.5	1,050	39.2	2,120	1.3	50	51	68	0.2
Kanada	33	1.0	4	17	1,300.0	39,420	1,164.2	35,310	1.7	78	83	..	20.0
Republik Afrika Tengah	4	1.7	7	42	1.7	380	3.2	740	2.3	43	46	49	0.1
Cad	11	3.4	9	46	5.8	540	13.8	1,280	-2.1	49	52	26	0.0
Cile	17	1.1	22	24	138.6	8,350	209.0	12,590	4.1	75	81	96	3.9
Cina	1,320	0.6	142	21	3,120.9	2,360	7,083.5	5,370	11.2	70	74	91	3.9
Hong Kong, Cina	7	0.5	6,647	14	218.9	31,610	305.1	44,050	5.3	79	85	..	5.5
Kolombia	46	1.4	42	29	149.9	3,250	306.2	6,640	6.2	69	76	93	1.2
Rep. Dem. Kongo	62	3.0	28	47	8.6	140	17.9	290	3.5	45	47	67	0.0
Rep. Kongo	4	2.3	11	42	5.8	1,540	10.4	2,750	-3.6	54	56	85	1.0
Kosta Rika	4	1.8	87	27	24.8	5,560	47.7 ^d	10,700 ^d	4.8	76	81	95	1.5
Pantai Gading	19	1.7	61	41	17.5	910	30.7	1,590	-0.1	47	49	49	0.3
Kroasia	4	-0.2	79	15	46.4	10,460	66.8	15,050	5.6	73	79	98	5.3
Republik Cheska	10	0.1	134	14	149.4	14,450	225.5	21,820	5.0	73	80	..	11.5
Denmark	5	0.3	129	19	299.8	54,910	200.6	36,740	1.4	76	80	..	9.8
Republik Dominika	10	1.6	202	33	34.6	3,550	61.8 ^d	6,340 ^d	7.0	69	75	87	2.1
Ekuador	13	1.2	48	32	41.2	3,080	93.9	7,040	0.9	72	78	91	2.3
Mesir	75	1.8	76	33	119.4	1,580	407.6	5,400	5.2	69	73	71	2.2
El Salvador	7	1.4	331	33	19.5	2,850	38.6 ^d	5,640 ^d	2.8	69	75	81	0.9
Eritrea	5	3.9	48	43	1.1	230	2.5 ^d	520 ^d	-2.3	55	60	..	0.2
Etiopia	79	2.6	79	44	17.6	220	61.7	780	8.4	51	54	36	0.1
Finlandia	5	0.3	17	17	234.8	44,400	186.5	35,270	4.0	76	83	..	12.6
Prancis	62	0.7	112	18	2,447.1	38,500 ^d	2,065.4	33,470	1.6	77	84	..	6.2
Georgia	4	-1.0	63	18	9.3	2,120	21.0	4,770	13.4	67	75	..	0.9
Jerman	82	0.0	236	14	3,197.0	38,860	2,782.7	33,820	2.6	76	82	..	9.8
Ghana	23	2.2	103	38	13.9	590	31.2	1,330	4.3	59	60	58	0.3
Yunani	11	0.4	87	14	331.7	29,630	364.1	32,520	3.6	77	82	96	8.7
Guatemala	13	2.5	123	43	32.6	2,440	60.4 ^d	4,520 ^d	3.2	66	74	69	1.0
Guinea	9	1.9	38	43	3.7	400	10.5	1,120	-0.6	54	57	29	0.2
Haiti	10	1.6	349	37	5.4	560	11.1 ^d	1,150 ^d	1.4	59	62	..	0.2
Honduras	7	1.9	63	39	11.3	1,600	25.7 ^d	3,620 ^d	4.5	66	73	80	1.1
Hongaria	10	-0.2	112	15	116.3	11,570	175.2	17,430	1.5	69	77	..	5.7
India	1,123	1.4	378	32	1,069.4	950	3,078.7	2,740	7.7	63	66	61	1.2
Indonesia	226	1.3	125	28	373.1	1,650	807.9	3,580	5.1	66	70	90	1.7
Iran	71	1.5	44	27	246.5	3,470	766.9	10,800	6.2	69	72	82	6.4
Irak	..	..	..	..	..	..^g	..	..	..	..	..	..	3.0
Irlandia	4	2.0	63	21	210.2	48,140	161.7	37,040	2.8	77	82	..	10.4
Israel	7	1.9	331	28	157.1	21,900	186.0	25,930	3.4	78	82	..	10.5
Italia	59	0.6	202	14	1,991.3	33,540	1,775.3	29,900	0.8	78	84	98	7.7
Jepang	128	0.1	351	14	4,813.3	37,670	4,420.6	34,600	2.1	79	86	..	9.8
Yordania	6	2.5	65	36	16.3	2,850	29.5	5,160	2.6	71	74	91	3.1
Kazakhstan	15	0.6	6	24	78.3	5,060	150.1	9,700	7.3	61	72	..	13.3
Kenya	38	2.6	66	43	25.6	680	57.8	1,540	4.1	52	55	74	0.3
Korea Selatan	49	0.5	492	18	955.8	19,690	1,201.1	24,750	4.7	75	82	..	9.7
Kirghizia	5	0.9	27	30	3.1	590	10.2	1,950	6.4	64	72	..	1.1
Laos	6	1.6	25	38	3.4	580	11.4	1,940	5.3	63	65	69	0.2
Lebanon	4	1.2	401	28	23.7	5,770	41.2	10,050	1.0	70	74	..	4.1
Liberia	4	2.9	39	47	0.6	150	1.1	290	4.3	44	46	52	0.1
Libya	6	2.0	4	30	55.5	9,010	90.6 ^d	14,710 ^d	4.8	71	77	84	10.3
Lituania	3	-0.5	54	16	33.5	9,920	58.0	17,180	9.4	65	77	100	3.9
Madagaskar	20	2.8	34	43	6.3	320	18.2	920	3.7	57	61	71	0.2
Malawi	14	2.6	148	47	3.5	250	10.5	750	4.7	47	48	..	0.1
Malaysia	27	1.9	81	30	173.7	6,540	360.2	13,570	4.0	72	76	89	7.0
Mali	12	3.0	10	48	6.1	500	12.8	1,040	-0.3	52	56	24	0.1
Mauritania	3	2.8	3	40	2.6	840	6.3	2,010	-0.6	62	66	51	0.9
Meksiko	105	1.0	54	30	878.0	8,340	1,324.6	12,580	2.3	72	77	92	4.3
Moldova	4	-1.3	115	19	4.3	1,260 ^h	11.1	2,930	4.1	65	72	99	2.0
Maroko	31	1.2	69	29	69.4	2,250	123.3	3,990	1.1	69	73	52	1.4
Mozambik	21	2.3	27	44	6.8	320	14.8	690	5.0	42	43	..	0.1
Myanmar	49	0.9	74	26	..	..^c	..	..	4.7	59	65	90	0.2

Tabel 1. Indikator-indikator penting pembangunan (lanjutan)

	Populasi				PNB ^a		PPP PNB ^b		Tingkat harapan hidup saat kelahiran		% tingkat melek huruf dewasa usia 15 tahun dan lebih		Emisi karbon dioksida per kapita metrik ton
	Juta	Rata-rata pertumbuhan (%)	Kepadatan penduduk per km ²	% komposisi penduduk umur 0-14	Miliar (\$)	\$ per kapita	Miliar (\$)	\$ per kapita	PDB per kapita, % pertumbuhan	Laki-laki	Perempuan	2005	2004
		2007	2000-07	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2006-07	2006	2006	2005	2004
	2007	2000-07	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2006-07	2006	2006	2005	2004
Nepal	28	2.0	197	38	9.7	340	29.2	1,040	0.8	63	64	49	0.1
Belanda	16	0.4	484	18	750.5	45,820	647.1	39,500	3.3	78	82	..	8.7
Selandia Baru	4	1.3	16	21	121.7	28,780	111.4	26,340	2.3	78	82	..	7.7
Nikaragua	6	1.3	46	37	5.5	980	14.1 ^d	2,520 ^d	2.9	70	76	77	0.7
Niger	14	3.5	11	48	4.0	280	9.0	630	-0.1	57	56	29	0.1
Nigeria	148	2.4	162	44	137.1	930	262.5	1,770	4.0	46	47	69	0.8
Norwegia	5	0.7	15	19	360.0	76,450	252.8	53,690	2.4	78	83	..	19.1
Pakistan	162	2.3	211	36	141.0	870	417.5	2,570	4.2	65	66	50	0.8
Panama	3	1.8	45	30	18.4	5,510	35.4 ^d	10,610 ^d	9.4	73	78	92	1.8
Papua Nugini	6	2.3	14	40	5.4	850	11.8 ^d	1,870 ^d	4.2	55	60	57	0.4
Paraguay	6	1.9	15	35	10.2	1,670	26.8	4,380	4.6	69	74	93	0.7
Peru	28	1.2	22	31	96.2	3,450	201.9	7,240	7.8	69	74	88	1.2
Filipina	88	2.0	295	35	142.6	1,620	327.8	3,730	5.3	69	74	93	1.0
Polandia	38	-0.1	124	15	374.6	9,840	593.3	15,590	6.7	71	80	..	8.0
Portugal	11	0.5	116	16	201.1	18,950	219.0	20,640	1.7	75	82	94	5.6
Rumania	22	-0.6	94	15	132.5	6,150	236.6	10,980	6.4	69	76	97	4.2
Rusia	142	-0.5	9	15	1,071.0	7,560	2,039.1	14,400	8.8	59	73	99	10.6
Rwanda	10	2.5	395	43	3.1	320	8.4	860	3.0	44	47	65	0.1
Arab Saudi	24	2.3	12	34	373.5	15,440	554.3	22,910	1.2	71	75	83	13.7
Senegal	12	2.6	64	42	10.2	820	20.3	1,640	1.9	61	65	39	0.4
Serbia	7	-0.3	95 ⁱ	18	35.0	4,730	75.5	10,220	-6.9	70	76	..	..
Sierra Leone	6	3.7	82	43	1.5	260	3.9	660	4.6	41	44	35	0.2
Singapura	5	1.9	6,660	18	149.0	32,470	222.7	48,520	3.3	78	82	93	12.5
Republik Slovakia	5	0.0 ^f	112	16	63.3	11,730	104.3	19,330	10.3	70	78	..	6.7
Somalia	9	3.0	14	44	..	..^c	..	..	..	47	49	..	..
Afrika Selatan	48	1.1	39	32	274.0	5,760	454.8	9,560	4.4	49	53	..	9.4
Spainyol	45	1.6	90	15	1,321.8	29,450	1,351.1	30,110	2.0	78	84	..	7.7
Sri Lanka	20	0.4	309	23	30.8	1,540	84.0	4,210	6.5	72	78	91	0.6
Sudan	39	2.1	16	40	37.0	960	72.6	1,880	7.8	57	60	61	0.3
Swedia	9	0.4	22	17	421.3	46,060	327.9	35,840	1.8	79	83	..	5.9
Swiss	8	0.7	189	16	452.1	59,880	325.3	43,080	2.2	79	84	..	5.5
Siria	20	2.7	108	36	35.0	1,760	87.0	4,370	4.0	72	76	81	3.7
Tajikistan	7	1.3	48	38	3.1	460	11.5	1,710	6.2	64	69	99	0.8
Tanzania	40	2.5	46	44	16.3	400	48.7	1,200	4.5	51	53	69	0.1
Thailand	64	0.7	125	21	217.4	3,400	503.1	7,880	4.1	66	75	93	4.3
Togo	7	2.8	121	43	2.4	360	5.2	800	-0.5	56	60	53	0.4
Tunisia	10	1.0	66	25	32.8	3,200	73.0	7,130	5.1	72	76	74	2.3
Turki	74	1.3	96	27	592.9	8,020	893.1	12,090	3.2	69	74	87	3.2
Turkmenistan	5	1.4	11	30	..	..^g	21.0 ^d	4,350 ^d	..	59	67	..	8.8
Uganda	31	3.2	157	49	10.5	340	28.5	920	2.9	50	51	67	0.1
Ukraina	46	-0.8	80	14	118.4	2,550	315.9	6,810	8.2	62	74	99	7.0
Uni Emirat Arab	4	4.2	52	20	..	..^k	..	..	4.4	77	82	89	37.8
Inggris	61	0.5	252	18	2,608.5	42,740	2,097.9	34,370	2.3	77	81	..	9.8
Amerika Serikat	302	0.9	33	20	13,886.5	46,040	13,829.0	45,850	1.5	75	81	..	20.6
Uruguay	3	0.1	19	23	21.2	6,380	36.6	11,040	7.3	72	80	..	1.7
Uzbekistan	27	1.2	63	32	19.7	730	65.3 ^d	2,430 ^d	7.9	64	71	..	5.3
Venezuela	27	1.7	31	31	201.2	7,320	327.5	11,920	6.6	72	77	93	6.6
Vietnam	85	1.3	275	28	67.2	790	216.9	2,550	7.2	68	73	..	1.2
Tepi Barat Gaza	4	3.8	643	45	4.5	1,230	..	..	-4.9	71	74	92	..
Yaman	22	3.0	42	45	19.4	870	49.3	2,200	0.6	61	64	54	1.0
Zambia	12	1.9	16	46	9.5	800	14.6	1,220	4.0	41	42	..	0.2
Zimbabwe	13	0.8	35	38	4.5	340	..	..	-6.0	43	42	89	0.8
Dunia	6,612 ^s	1.2 ^w	51 ^w	28 ^w	52,621.4t	7,958 ^w	65,144.4t	9,852 ^w	2.6 ^w	66 ^w	70 ^w	82 ^w	4.3 ^w
Pendapatan Rendah	1,296	2.2	61	39	748.8	578	1,935.2	1,494	4.3	56	58	61	0.6
Pendapatan Menengah	4,260	1.0	57	27	12,234.7	2,872	25,353.6	5,952	6.9	67	71	90	3.2
Pendapatan Menengah ke Bawah	3,437	1.1	100	27	6,485.0	1,887	15,613.9	4,543	8.6	67	70	89	2.6
Pendapatan Menengah ke Atas	823	0.7	20	24	5,749.6	6,987	9,765.9	11,968	5.1	67	74	93	5.5
Pendapatan Menengah dan Rendah	5,556	1.3	58	29	12,985.9	2,337	27,283.9	4,911	6.5	64	68	79	2.6
Asia Timur dan Pasifik	1,914	0.8	121	23	4,173.5	2,180	9,449.8	4,937	9.6	69	73	91	3.3
Eropa dan Asia Tengah	445	0.0 ^f	19	19	2,693.7	6,051	4,947.7	11,115	6.7	64	74	97	7.1
Amerika Latin dan Karibia	563	1.3	28	29	3,118.0	5,540	5,245.9	9,321	4.5	70	76	90	2.6
Timur Tengah dan Afrika Utara	313	1.8	36	32	875.6	2,794	2,314.7	7,385	4.0	68	72	73	3.8
Asia Selatan	1,520	1.6	318	33	1,338.6	880	3,856.7	2,537	7.0	63	66	58	1.1
Afrika Sub-Sahara	800	2.5	34	43	761.6	952	1,496.1	1,870	3.7	49	52	59	0.9
Pendapatan Tinggi	1,056	0.7	32	18	39,682.1	37,566	38,133.5	36,100	2.0	76	82	99	13.1

a. Dihitung menggunakan metode Atlas Bank Dunia. b. PPP adalah paritas daya beli; lihat *catatan Teknis*. c. Diestimasikan menjadi pendapatan rendah (\$935 atau kurang). d. Estimasi tersebut berdasarkan regresi; lainnya diperhitungkan dari estimasi tolok ukur Program Perbandingan Internasional terbaru. e. Estimasi PNB dan PNB per kapita mencakup koloni Prancis, yaitu Guyana Prancis, Guadeloupe, Martinique, dan Réunion. f. Kurang dari 0,05. g. Diestimasikan menjadi pendapatan menengah ke bawah (\$936 hingga \$3.705). h. Tidak mencakup data untuk Transnistria. i. Tidak mencakup data untuk Kosovo dan Metohija. j. Data hanya mengacu pada Tanzania. k. Diestimasikan menjadi pendapatan tinggi (\$11,456 atau lebih).

Tabel 2. Tujuan Pembangunan Milenium: memberantas kemiskinan dan meningkatkan kualitas hidup

	Pemberantasan kemiskinan dan kelaparan ekstrem												Pemberantasan HIV/AIDS dan penyakit lainnya	
	Persentase kuintil termiskin dalam konsumsi atau pendapatan nasional	Prevalensi gizi buruk anak balita		Pencapaian pendidikan dasar umum		Kesetaraan gender		Penurunan tingkat kematian pada anak		Peningkatan kesehatan ibu		Tingkat Prevalensi Kontrasepatif		
		% anak di bawah usia 5 tahun		Tingkat tamat pendidikan dasar ^a (%)		Rasio paritas gender di SD dan SMP ^a		Tingkat kematian anak di bawah usia balita per 1.000		Kelahiran ditangani oleh tenaga kesehatan terlatih				% Prevalensi HIV usia populasi 15-49
		1992-2005		1991 2006		1991 2006		1990 2006		% total				
		1990	2000-07 ^b	1991	2006	1991	2006	1990	2006	1990	2000-07 ^b			
Afganistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Albania	8.2c	..	17.0	..	96	96	97	45	17	..	100	..	60	0.2
Aljazair	7.0c	..	10.2	80	85	83	99	69	38	77	95	47	61	0.1
Angola	..	..	27.5	35	..	..	..	260	260	..	45	..	6	3.7
Argentina	3.1d,e	..	2.3	..	97	..	104	29	16	96	99	..	..	0.6
Armenia	8.5c	..	4.2	..	91	..	104	56	24	..	98	..	53	0.1
Australia	5.9a	..	..	..	..	101	97	10	6	100	100	..	..	0.1
Austria	8.6a	..	..	103	95	97	10	5	..	..	..	..	..	0.3
Azerbaijan	7.4c	..	14.0	..	92	100	96	105	88	..	100	..	55	0.1
Bangladesh	8.8c	..	39.2	49	72	..	103	149	69	..	20	31	58	<0.1
Belarusia	8.8c	..	1.3	94	95	..	101	24	13	..	100	..	73	0.3
Belgia	8.5a	..	..	79	87	101	98	10	4	..	..	78	..	0.3
Benin	7.4c	..	21.5	21	64	49	73	185	148	..	79	..	17	1.8
Bolivia	1.5a	8.9	5.9	..	101	..	98	125	61	43	67	30	58	0.1
Bosnia dan Herzegovina	7.0c	..	1.6	..	..	..	..	22	15	97	100	..	36	<0.1
Brasil	2.9a	..	3.7	93	106	..	103	57	20	72	97	59	..	0.5
Bulgaria	8.7c	..	1.6	84	98	99	97	19	14	..	99	..	..	<0.1
Burkina Faso	6.9c	..	35.2	20	31	62	80	206	204	..	54	..	17	2.0
Burundi	5.1c	..	38.9	46	36	82	89	190	181	..	34	..	9	3.3
Kambodia	6.8c	..	28.4	..	87	73	89	116	82	..	44	..	40	1.6
Kamerun	5.6c	..	15.1	53	52	83	83	139	149	58	63	16	29	5.5g
Kanada	7.2a	..	..	..	..	99	98	8	6	..	100	..	..	0.3
Republik Afrika Tengah	2.0c	..	21.8	27	24	60	..	173	175	..	53	..	19	10.7
Cad	..	..	33.9	18	31	42	61	201	209	..	14	..	3	3.5
Cile	3.8a	..	..	..	95	100	99	21	9	..	100	56	..	0.3
Cina	4.3a	..	6.8	105	..	87	100	45	24	50	98	71	87	0.1h
Hong Kong, Cina	5.3a	..	..	102	100	103	98	..	..	..	100	86	..	..
Kolombia	2.9a	..	5.1	70	105	108	104	35	21	82	96	66	78	0.6
Rep. Dem. Kongo	..	..	33.6	46	..	..	..	205	205	..	74c	82	1k	3.2
Rep. Kongo	..	..	11.8	54	73	85	90	103	126	..	86	..	44	5.3
Kosta Rika	4.1a	..	..	79	89	101	102	18	12	98	99	..	96	0.3
Pantai gading	5.2c	..	20.2	43	43	65	..	153	127	..	57	..	13	7.1
Kroasia	8.8c	..	..	92	102	102	102	12	6	100	100	..	69	<0.1
Republik Cheska	10.3a	..	2.1	..	94	98	101	13	4	..	100	78	..	0.1
Denmark	8.3a	..	..	98	101	101	101	9	5	..	..	78	..	0.2
Republik Dominika	4.1a	8.4	4.2	..	83	..	104	65	29	93	96	56	61	1.1
Ekuador	3.3c	..	6.2	..	106	..	100	57	24	..	75	53	73	0.3
Mesir	8.9c	..	5.4	..	98k	81	95	91	35	37	74	38	59	<0.1
El Salvador	2.7a	11.1	6.1	41	88	102	99	60	25	52	92	47	67	0.9
Eritrea	..	..	34.5	..	49	..	72	147	74	..	28	..	8	2.4
Etiopia	9.1c	..	34.6	26	46k	68	83k	204	123	..	6	4	15	1.4i
Finlandia	9.6a	..	..	97	97	109	102	7	4	..	100	77	..	0.1
Francis	7.2a	..	..	104	..	102	100	9	4	..	..	81	..	0.4
Georgia	5.4c	..	..	..	85	98	103	46	32	..	92	..	47	0.2
Jerman	8.5a	..	..	100	97	99	98	9	4	..	100	75	..	0.1
Ghana	5.6c	24.1	18.8	61	71	79	95k	120	120	40	50	13	17	2.3
Yunani	6.7a	..	..	99	103	99	98	11	4	..	..	..	..	0.2
Guatemala	3.9a	..	17.7	..	77	..	92	82	41	..	41	..	43	0.9
Guinea	7.0c	..	22.5	17	64	45	74	235	161	31	38	..	9	1.5
Haiti	2.4a	..	18.9	27	..	94	..	152	80	23	26	10	32	2.2j
Honduras	3.4a	..	8.6	64	89	106	109	58	27	45	67	47	65	1.5
Hongaria	8.6c	2.3	..	93	96	100	99	17	7	..	100	..	..	0.1
India	8.1c	..	43.5	64	86	70	91	115	76	..	47	43	56	0.9
Indonesia	7.1c	31.0	24.4	91	99	93	98	91	34	32	72	50	57	0.1
Iran	6.5c	..	..	91	101	85	105	72	34	..	90	49	74	0.2
Iraq	..	..	..	58	..	78	..	53	..	54	..	14	..	..
Irelandia	7.4a	..	..	..	96	104	103	9	5	..	100	60	..	0.2
Israel	5.7a	..	..	..	101	105	101	12	5	..	..	68	..	0.2
Italia	6.5a	..	..	104	100	100	99	9	4	..	99	..	..	0.5
Jepang	10.6a	..	..	101	..	101	100	6	4	100	100	58	56	<0.1
Yordania	6.7c	4.8	3.6	72	99	101	102	40	25	87	100	40	56	0.2
Kazakhstan	7.4c	..	..	..	101k	102	99k	60	29	..	100	..	51	0.1
Kenya	6.0c	..	16.5	..	93	94	96	97	121	50	42	27	39	6.1
Korea Selatan	7.9a	..	..	98	101k	99	96k	9	5	98	100	77	..	<0.1
Kirghizia	8.9c	..	..	..	99	..	100	75	41	..	98	..	48	0.1
Laoas	8.1c	..	36.4	46	75	76	85	163	75	..	19	..	32	0.1
Lebanon	..	..	3.4	..	80	..	103	37	30	..	98	..	58	0.1
Liberia	..	..	22.8	..	63	..	..	235	235	..	51	..	10	..
Libya	..	..	..	..	..	..	105	41	18	..	..	..	..	0.2
Lithuania	6.8c	..	..	..	93	..	100	13	8	..	100	..	..	0.2
Madagaskar	4.9c	35.5	36.8	33	57	98	96	168	115	57	51	17	27	0.5
Malawi	7.0c	24.4	18.4	29	55	81	100	221	120	55	54	13	42	14.1
Malaysia	4.4a	..	..	91	98	101	104	22	12	..	98	50	..	0.5
Mali	6.1c	..	30.1	13	49	57	74	250	217	..	41	..	8	1.7
Mauritania	6.2c	..	30.4	34	47	71	102	133	125	40	57	3	8	0.7
Meksiko	4.3c	13.9	3.4	88	104	97	99	53	35	..	83	..	71	0.3
Moldova	7.8c	..	3.2	..	98	106	103	37	19	..	100	..	68	0.1
Maroko	6.5c	8.1	9.9	48	84	70	87	89	37	31	63	42	63	1.1
Mozambik	5.4c	..	21.2	26	42	71	85	235	138	..	48	..	17	16.1
Myanmar	..	..	29.6	..	95	97	101	130	104	..	68	17	34	1.3

Tabel 2. Tujuan Pembangunan Milenium: memberantas kemiskinan dan meningkatkan kualitas hidup (*lanjutan*)

	Pemberantasan kemiskinan dan kelaparan ekstrem						Peningkatan kesehatan ibu						Pemberantasan HIV/AIDS dan penyakit lainnya	
	Persentase kuintil termiskin dalam konsumsi atau pendapatan nasional	Prevalensi gizi buruk anak balita		Pencapaian pendidikan dasar umum		Kesetaraan gender		Penurunan tingkat kematian pada anak		Tingkat Prevalensi Kontraseptif		% Prevalensi HIV usia populasi 15-49		
		% anak di bawah usia 5 tahun		Tingkat tamat pendidikan dasar ^a (%)		Rasio paritas gender di SD dan SMP ^a (%)		Tingkat kematian anak di bawah usia balita per 1.000		Kelahiran ditangani oleh tenaga kesehatan terlatih				
		1992-2005	1990	2000-07 ^b	1991	2006	1991	2006	1990	2006	1990			2000-07 ^b	1990	2000-07^{b}	2005
Nepal	6.0c	..	38.8	51	76	59	93	142	59	7	19	23	48	0.5
Belanda	7.6e	..	..	..	..	97	98	9	5	..	100	76	..	0.2
Selandia Baru	6.4e	..	..	100	..	100	103	11	6	..	97	..	..	0.1
Nicaragua	5.6c	..	7.8	42	73	109	102	68	36	..	67	..	69	0.2
Niger	2.6c	41.0	39.9	18	33	53	70	320	253	15	18	4	11	1.1
Nigeria	5.0c	35.1	27.2	..	76	77	83	230	191	33	36	6	13	3.9
Norwegia	9.6a	..	..	100	96	102	100	9	4	100	..	74	..	0.1
Pakistan	9.1c	39.0	31.3	..	62	..	78	130	97	19	31	15	28	0.1
Panama	2.5a	..	..	86	94	..	101	34	23	..	91	..	..	0.9
Papua Nugini	4.5c	..	..	46	..	80	..	94	73	..	42	..	..	1.8
Paraguay	2.4a	2.8	..	68	95	98	99	41	22	66	77	48	73	0.4
Peru	3.7e	8.8	5.2	..	101	96	101	78	25	80	87	59	46	0.6
Filipina	5.4c	..	20.7	86	94	100	102	62	32	..	60	36	49	<0.1
Polandia	7.4c	..	..	98	97	101	99	18	7	..	100	49	..	0.1
Portugal	5.8a	..	..	95	104	103	101	14	5	98	100	..	..	0.4
Rumania	8.2c	..	3.5	96	101	99	100	31	18	..	98	..	70	<0.1
Rusia	6.1c	..	..	..	94	104	99	27	16	..	99	34	..	1.1
Rwanda	5.3c	24.3	18.0	35	35	92	102	176	160	26	39	21	17	3.0
Arabi Saudi	..	..	..	55	..	84	..	44	25	..	96	..	..	0.2
Senegal	6.6c	..	14.5	42	49	69	92	149	116	..	52	..	12	0.7i
Serbia	8.3c,f	..	1.8	..	..	..	..	..	8	..	99	..	41	0.2i
Sierra Leone	6.5c	..	24.7	..	81k	67	86k	290	270	..	43	..	5	1.6
Singapura	5.0a	..	3.3	..	..	95	..	8	3	..	100	65	..	0.3
Rep. Slovakia	8.8a	..	..	96	93	..	100	14	8	..	100	74	..	<0.1
Somalia	..	..	32.8	..	..	..	..	203	145	..	33	1	15	0.9
Afrika Selatan	3.5c	..	..	76	100	104	100	60	69	..	92	57	60	18.8
Spanyol	7.0a	..	..	103	104	103	..	9	4	..	..	..	..	0.6
Sri Lanka	7.0c	..	22.8	102	108	102	..	32	13	..	96	..	70	<0.1
Sudan	..	..	38.4	42	47	77	89	120	89	69	49	9	8	1.6
Swedia	9.1a	..	..	96	..	102	100	7	3	..	..	..	..	0.2
Swiss	7.6a	..	..	53	88	97	97	9	5	..	100	..	..	0.4
Siria	..	..	8.5	89	115	85	95	38	14	..	93	..	58	0.2
Tajikistan	7.8c	..	..	..	106	..	88	115	68	..	83	..	38	0.1
Tanzania	7.3c	25.1	16.7	62	85k	97	..	161	118	53	43	10	26	6.5
Thailand	6.3c	..	7.0	..	..	97	104	31	8	..	97	..	77	1.4
Togo	..	21.2	..	35	67	59	73	149	108	31	62	34	17	3.2
Tunisia	6.0c	8.5	..	74	120	86	104	52	23	69	90	50	63	0.1
Turki	5.3c	..	3.5	90	96	81	90	82	26	..	83	63	71	0.2
Turkmenistan	6.1c	..	..	..	..	..	..	99	51	..	100	..	48	<0.1
Uganda	5.7c	19.7	19.0	..	54	82	98	160	134	38	42	5	24	6.4i
Ukraina	9.0c	..	4.1	94	105	..	99	25	24	..	100	..	66	1.4
Uni Emirat Arab	..	..	..	103	100	104	101	15	8	..	100	..	..	0.2
Inggris	6.1a	..	..	..	..	102	102	10	6	..	..	..	84	0.2
Amerika Serikat	5.4a	..	1.1	..	95	100	100	11	8	99	99	71	..	0.6
Uruguay	4.5d,e	..	6.0	94	99	..	106	23	12	..	99	..	..	0.5
Uzbekistan	7.2c	..	4.4	..	100	94	98k	74	43	..	100	..	65	0.2
Venezuela	3.3a	..	..	43	96	105	103	33	21	..	95	..	..	0.7
Vietnam	7.1c	..	20.2	..	..	..	..	53	17	..	88	53	76	0.5i
Tepi Barat dan Gaza	..	..	..	..	95	..	104	40	22	..	99	..	50	..
Yaman	7.2c	..	41.3	..	60	..	66	139	100	16	27	10	23	0.2
Zambia	3.6c	21.2	23.3	..	84	..	93	180	182	51	43	15	34	17.0
Zimbabwe	4.6c	..	14.0	97	..	92	97	76	105	70	80	43	60	18.1i
Dunia	..	..w	23.9w	79w	86w	..w	95w	92w	72w	49w	65w	57w	60w	1.0w
Pendapatan Rendah	..	..	28.9	49	65	76	88	164	135	33	41	22	33	2.5
Pendapatan Menengah	..	..	22.9	82	93	86	97	75	49	48	73	61	69	0.7
Pendapatan Menengah ke Bawah	..	..	25.2	83	91	83	96	81	54	44	69	63	69	0.5
Pendapatan Menengah ke Atas	..	..	..	88	101	99	100	46	26	79	94	50	67	1.6
Pendapatan Menengah dan Rendah	..	..	24.9	77	85	84	94	101	79	45	62	54	60	1.1
Asia Timur dan Pasifik	..	..	13.3	101	98	90	100	56	29	47	87	75	79	0.2
Eropa dan Asia Tengah	..	..	..	90	98	98	97	49	26	81	95	44	63	0.6
Amerika Latin dan Karibia	..	..	5.1	82	100	99	101	55	26	75	88	57	67	0.6
Timur Tengah dan Afrika Utara	..	..	..	77	90	79	93	78	42	48	77	42	60	0.1
Asia Selatan	..	..	41.3	62	80	70	90	123	83	30	41	40	53	0.7
Afrika Sub-Sahara	..	..	26.8	51	60	82	87	184	157	44	45	15	22	5.8
Pendapatan Tinggi	..	..	..	97	100	99	100	12	7	..	99	71	..	0.4

a. Karena adanya perubahan dari International Standard Classification of Education 1976 (ISCED76) menjadi ISCED97, data sebelum tahun 1998 tidak sepenuhnya dibandingkan dengan data dari tahun 1999 dan selanjutnya. b. Data diambil dari tahun terakhir yang tersedia. c. Mengacu pada bagian pembelanjaan berdasarkan persentil populasi, diperingkat berdasarkan pembelanjaan per kapita. d. Data urban. e. Mengacu pada bagian pendapatan berdasarkan persentil populasi, diperingkat berdasarkan pendapatan per kapita. f. Mencakup Montenegro. g. Data survei tahun 2004. h. Mencakup Hong Kong, Cina. i. Data survei tahun 2005. j. Data survei tahun 2005-2006. k. Data untuk tahun 2007. l. Data survei tahun 2004-2005.

Tabel 3. Kegiatan Ekonomi (lanjutan)

	Produk domestik bruto		Produktivitas pertanian		Nilai tambah sebagai % PDB			Belanja konsumsi akhir keluarga	Belanja konsumsi akhir pemerintahan umum	Formasi modal bruto	Neraca eksternal barang dan jasa	Deflator implisit PDB
	Juta (\$)	Rata-rata pertumbuhan tahunan	Nilai tambah pertanian		Pertanian	Industri	Jasa					
		(%)	per pekerja 2000 (\$)									
	2007	2000-07	1990-92	2003-05	2007	2007	2007	% PDB	% PDB	% PDB	% PDB	Rata-rata pertumbuhan tahunan (%)
Nepal	10,207	3.2	191	207	35	16	49	82	9	25	-16	5.6
Belanda	754,203	1.6	24,914	42,198	2	25	73	47	25	20	8	2.1
Selandia Baru	129,372	3.2	19,204	25,109	..	..	..	60	18	25	-3	2.4
Nikaragua	5,676	3.5	..	2,071	20	30	51	92	9	29	-30	7.6
Niger	4,170	3.9	152	157 ^b	..	..	..	75	12	23	-9	2.1
Nigeria	165,690	6.7	..	..	33	39	28	..	..	..	9	17.8
Norwegia	381,951	2.5	19,500	37,776	2	45	54	41	19	22	18	4.0
Pakistan	143,597	5.8	593	695	20	27	54	75	10	23	-8	6.5
Panama	19,740	6.0	2,363	3,914	7	16	77	71	7	23	-1	1.8
Papua Nugini	6,261	2.4	500	595	36	45	19	47	12	20	21	7.2
Paraguay	12,004	3.3	1,596	2,052	26	20	54	74	9	21	-4	10.6
Peru	109,088	5.4	930	1,498	6	35	59	63	9	20	8	3.8
Filipina	144,129	5.1	905	1,075	14	31	55	80	10	15	-5	5.1
Polandia	420,321	4.1	1,502 ^c	2,182	4	30	66	63	17	22	-1	2.4
Portugal	220,241	0.8	4,612	5,980	3	25	72	65	21	22	-8	3.0
Rumania	165,980	6.1	2,196	4,646	8	26	65	77	14	22	-13	18.0
Russian Federation	1,291,011	6.6	1,825 ^c	2,519	5	39	57	50	17	25	8	16.7
Rwanda	3,320	5.8	168	182	36	14	50	85	11	22	-18	9.7
Arab Saudi	381,683	4.1	7,875	15,780	3	65	32	28	23	22	-27	8.1
Senegal	11,151	4.5	225	215	15	22	63	76	10	32	-18	2.2
Serbia	41,581	5.5	..	..	13	26	62	73	22	25	-20	19.5
Sierra Leone	1,672	11.2	..	..	44	24	32	84	13	17	-14	8.9
Singapura	161,347	5.8	22,695	40,419	0	31	69	38	10	23	29	1.0
Republik Slovakia	74,932	6.0	..	5,026	3	37	60	55	18	27	0	3.9
Somalia	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Afrika Selatan	277,581	4.3	1,786	2,484	3	31	66	64	20	20	-4	6.6
Spanyol	1,429,226	3.4	9,511	19,030	3	30	67	58	18	31	-6	4.0
Sri Lanka	32,354	5.3	679	702	12	30	58	68	15	27	-10	10.0
Sudan	47,632	7.1	418	666	32	28	41	68	14	24	-6	9.6
Swedia	444,443	2.8	21,463	33,023	1	29	70	47	27	18	8	1.5
Swiss	415,516	1.6	22,344	23,418	1	28	70	60	11	22	7	0.9
Siria	38,081	4.5	2,344	3,261	20	32	48	71	12	16	2	6.2
Tajikistan	3,712	8.8	397 ^c	465	21	28	51	113	9	23	-45	20.5
Tanzania	16,181	6.7	238	295	45	17	37	73	16	17	-6	9.0
Thailand	245,818	5.4	497	621	11	44	45	57	10	30	4	2.9
Togo	2,493	2.6	312	347	43	23	34	85	10	18	-13	0.8
Tunisia	35,020	4.8	2,422	2,719	11	27	62	64	13	23	0	2.7
Turki	657,091	5.9	..	1,846	9	28	63	71	12	22	-5	18.8
Turkmenistan	12,933	..	1,222 ^c	..	..	..	..	46	13	23	17	..
Uganda	11,214	5.7	184	229	29	18	53	80	14	24	-19	6.2
Ukraina	140,484	7.6	1,195 ^c	1,702	7	32	61	66	15	22	-4	14.0
Uni Emirat Arab	129,702	8.2	10,454	25,841	2	56	42	46	11	24	18	4.9
Inggris	2,727,806	2.6	22,659	26,933	1	24	75	64	22	18	-4	2.6
Amerika Serikat	13,811,200	2.7	20,793	41,797	1	23	76	71	16	19	-6	2.6
Uruguay	23,087	3.3	5,714	7,973	9	32	59	73	11	18	-2	9.4
Uzbekistan	22,308	6.2	1,272 ^c	1,800	24	27	49	54	16	20	10	26.5
Venezuela	228,071	4.7	4,483	6,292	..	..	..	48	11	24	17	26.8
Vietnam	71,216	7.8	214	305	20	42	38	67	6	35	-8	6.7
Tepi Barat dan Gaza	4,007	0.4	..	..	..	..	..	96	33	23	-52	3.0
Yaman	22,523	4.0	271	328 ^b	..	..	..	..	..	..	..	13.5
Zambia	11,363	-5.7	159	204	22	38	40	59	10	24	6	18.3
Zimbabwe	3,418	-4.4	240	222	19	24	57	72	27	17	-16	232.0
Dunia	54,347,038t	3.2 ^w	730 ^w	911 ^w	3 ^w	28 ^w	69 ^w	61 ^w	17 ^w	22 ^w	0 ^w	6.2
Pendapatan Rendah	810,300	5.6	259	321	25	28	48	74	9	24	-6	..
Pendapatan Menengah	13,342,194	6.2	454	654	8	32	59	60	15	25	0	..
Pend. Menengah ke Bawah	6,888,343	8.0	370	509	13	41	46	49	13	35	3	..
Pend. Menengah ke Atas	6,450,429	4.3	2,134	2,954	5	31	64	59	17	23	1	..
Pend. Menengah dan Rendah	14,155,882	6.2	417	583	10	32	59	61	15	25	-1	..
Asia Timur dan Pasifik	4,438,135	8.9	303	446	12	47	41	41	13	38	7	..
Eropa dan Asia Tengah	3,155,221	6.1	1,588	2,109	7	33	60	61	16	24	-1	..
Amerika Latin dan Karibia	3,444,374	3.6	2,155	3,053	5	29	66	60	17	22	1	..
Timur Tengah dan Afrika Utara	828,691	4.5	1,583	2,205	11	35	53	62	14	26	-1	..
Asia Selatan	1,438,594	7.3	335	406	18	29	53	59	10	35	-4	..
Afrika Sub-Sahara	842,914	5.0	246	281	15	32	54	67	16	21	-3	..
Pendapatan Tinggi	40,197,253	2.4	14,586	25,456	2	26	72	62	18	21	-1	..

a. Data pada pembelanjaan konsumsi akhir pemerintahan umum tidak tersedia secara terpisah; data-data tersebut tercakup dalam pembelanjaan konsumsi akhir keluarga. b. Data untuk keseluruhan tiga tahun tidak tersedia. c. Data hanya mengacu untuk wilayah Tanzania.

Tabel 4. Perdagangan, bantuan, dan keuangan

	Perdagangan barang		Ekspor manufaktur	Ekspor teknologi tinggi	Neraca perimbangan saat ini	Arus kas bersih investasi asing langsung	Bantuan pembangunan resmi ^a	Utang LN		Kredit domestik yang disediakan oleh sektor perbankan	
	Ekspor	Impor						% total ekspor barang	% ekspor manufaktur	Juta (\$)	Juta (\$)	Per kapita ($)	Total juta ($)	% nilai sekarang PNB	% PDB	Migrasi bersih dalam ribuan
	Juta (\$)	Juta (\$)	2006	2006	2007	2006	2006										2006	2007	2000-05^{b}
	2007	2007	2006	2006	2007	2006	2006	2006	2006	2006	2007	2000-05^{b}
Afganistan	480	2,950	..	..	..	..	..	1,771	18 _d	0	1,112
Albania	1,072	4,196	27	13	-671	325	101	2,340	21	64	-110
Aljazair	59,518	27,439	1	2	..	1,795	6	5,583	5	-3	-140
Angola	38,100	11,400	..	..	10,690	-38	10	9,563	33	2	175
Argentina	55,933	44,780	32	7	7,210	4,840	3	122,190	68	29	-100
Armenia	1,219	3,282	56	1	-571	343	71	2,073	29	12	-100
Australia	141,079	165,331	23	12	-56,783	26,599	..	..	..	142	593
Austria	162,204	161,800	80	13	12,031	157	..	..	..	124	180
Azerbaijan	9,300	6,050	8	2	9,019	-584	24	1,900	12	18	-100
Bangladesh	12,360	18,470	92	0	1,196	697	8	20,521	22	59	-500
Belarusia	24,339	28,674	50	3	-2,944	354	7	6,124	17	27	..
Belgia	432,327	415,752	77	8 _c	8,254	61,990	..	..	..	114	180
Benin	590	1,110	9	0	-226	63	43	824	12 _d	99	9
Bolivia	4,485	3,446	7	4	1,319	240	62	5,292	20 _d	54	-100
Bosnia dan Herzegovina	4,155	9,726	62	3	-1,939	423	126	5,669	43	56	115
Brasil	160,649	126,581	51	12	1,460	18,782	0	194,150	26	96	-229
Bulgaria	18,450	30,034	53	6	-8,592	5,172	..	20,925	74	59	-43
Burkina Faso	660	1,700	87	0	..	26	61	1,142	11 _d	12	100
Burundi	55	350	6	4	-135	0	51	1,411	105	38	192
Kambodia	4,400	5,300	97	0	-506	483	37	3,527	48	13	10
Kamerun	3,750	3,760	3	3	..	309	93	3,171	4 _d	66	..
Kanada	418,493	389,670	56	15	12,815	69,068	..	..	..	166	1,041
Republik Afrika Tengah	195	230	36	0	..	24	31	1,020	53 _d	18	-45
Cad	3,450	1,500	..	..	..	700	27	1,772	23 _d	0	219
Cile	68,296	46,108	11	7	7,200	7,952	5	47,977	42	90	30
Cina	1,217,939 _a	955,845	92 _a	30	249,866	78,095	1	322,845	14	136	-1,900
Hong Kong, Cina	349,663	370,733	91	11	27,405	42,891	..	..	..	126	300
Kolombia	29,360	32,897	37	4	-5,851	6,463	22	39,698	32	50	-120
Rep. Dem. Kongo	2,600	2,950	..	..	..	180	34	11,201	119 _d	5	-237
Rep. Kongo	6,100	2,900	..	..	903	344	69	6,130	108 _d	-10	-10
Kosta Rika	9,367	12,955	65	45	-1,499	1,469	5	6,832	35	48	84
Pantai Gading	8,400	6,100	15	42	-146	315	13	13,840	72 _d	21	-339
Kroasia	12,360	25,830	66	10	-4,412	3,376	45	37,480	93	83	100
Republik Cheska	122,414	117,980	89	14	-4,586	6,021	..	..	..	55	67
Denmark	103,307	99,375	65	20	4,279	3,343	..	..	..	207	46
Republik Dominika	6,700	13,100	..	..	-2,231	1,183	6	8,905	35	54	-148
Ekuador	13,751	13,565	10	8	1,503	271	14	16,536	52	19	-400
Mesir	16,201	27,064	21	1	2,635	10,043	12	29,339	28	91	-525
El Salvador	3,980	8,677	55	3	-855	204	23	9,136	55	46	-143
Eritrea	15	515	..	..	..	4	28	800	49 _d	139	229
Etiopia	1,290	5,320	..	..	-1,786	364	25	2,326	8 _d	47	-140
Finlandia	89,656	81,145	81	22	11,402	5,311	..	..	..	85	33
Francis	552,193	613,224	79	21	-30,567	81,045	..	..	..	123	722
Georgia	1,240	5,217	48	16	-1,931	1,060	81	1,964	22	32	-249
Jerman	1,326,521	1,059,439	83	17	150,746	43,410	..	..	..	126	1,000
Ghana	4,320	7,980	31	0	-1,040	435	51	3,192	21 _d	33	12
Yunani	23,574	75,553	52	11	-29,565	5,401	..	..	..	95	154
Guatemala	6,926	13,578	35	3	-1,592	354	37	5,496	18	42	-300
Guinea	1,100	1,190	..	..	..	108	18	3,281	58 _d	76	-425
Haiti	550	1,550	..	..	1	160	62	1,189	22 _d	25	-140
Honduras	2,160	6,760	21	1	-195	385	84	4,076	25 _d	51	-150
Hongaria	94,160	94,792	84	24	-7,421	6,098	..	107,677	100	75	65
India	145,228	216,682	70	5	-9,415	17,453	1	153,075	15	63	-1,350
Indonesia	118,163	91,715	45	13	11,009	5,580	6	130,956	45	41	-1,000
Iran	83,000	45,000	10	6	..	901	2	20,113	10	48	-1,250
Iraq	36,400	29,020	..	..	..	..	..	..	..	..	-375
Irelandia	121,068	81,678	85	34	-12,695	-882	..	..	..	199	188
Israel	54,065	58,950	82	14	4,994	14,302	..	..	..	76	115
Italia	491,532	504,591	85	7	-51,032	38,884	..	..	..	129	1,125
Jepang	712,839	620,967	91	22	210,490	-6,784	..	..	..	294	270
Yordania	5,760	13,310	71	1	-1,909	3,219	105	8,000	58	124	130
Kazakhstan	46,540	32,940	13	21	-7,184	6,143	11	74,148	132	41	-200
Kenya	4,140	9,210	26	3	-526	51	26	6,534	26	34	25
Korea Selatan	371,554	356,648	89	32	5,954	3,645	..	..	..	110	-80
Kirghizia	1,105	2,475	46	3	-234	182	60	2,382	52 _d	15	-75
Laos	980	1,400	..	..	..	187	63	2,985	87	8	-115
Lebanon	3,574	12,251	70	2	-2,046	2,794	174	23,963	116	190	..
Liberia	157	490	..	..	-138	-82	75	2,674	1,128 _d	92	-119
Libya	45,000	8,600	..	..	-2,170	..	6	..	..	-70	10
Lithuania	17,173	24,116	58	8	-3,218	1,812	..	18,955	79	61	-30
Madagaskar	1,190	2,590	41	1	-554	230	39	1,453	13 _d	9	5
Malawi	670	1,380	13	11	..	30	49	850	6 _d	16	-30
Malaysia	176,211	146,982	74	54	28,931	6,064	9	52,526	39	117	150
Mali	1,620	2,000	10	4	-231	185	69	1,436	15 _d	15	-134
Mauritania	1,360	1,510	0	..	..	-3	62	1,630	93 _d	..	30
Meksiko	272,044	296,578	76	19	-1,993	19,222	2	160,700	21	43	-3,983
Moldova	1,370	3,720	31	5	-695	242	60	2,416	65	40	-250
Maroko	14,646	31,468	68	10	1,851	2,699	34	18,493	30	92	-550
Mozambik	2,650	3,210	5	2	-634	154	77	3,265	12 _d	10	-20
Myanmar	5,350	3,250	..	..	802	279	3	6,828	47	28	-99

Tabel 4. Perdagangan, bantuan, dan keuangan (lanjutan)

	Perdagangan barang		Ekspor manufaktur	Ekspor teknologi tinggi	Neraca perimbangan saat ini	Arus kas bersih investasi asing langsung	Bantuan pembangunan resmi ^a	Utang LN		Kredit domestik yang disediakan oleh sektor perbankan	Migrasi bersih dalam ribuan
	Ekspor	Impor						% total ekspor barang	% ekspor manufaktur			Juta ($)	Juta ($)	Per kapita ($)	Total juta ($)	% nilai sekarang PNB	% PDB
	Juta (\$)	Juta (\$)	2007	2006	2007	2006	2006			2006	2007							2000-05^{b}
Nepal	888	2,904	..	..	6	-7	19	3,409	27 _a	49	-100
Belanda	550,636	490,582	66	28	50,706	7,197	..	..	..	208	110
Selandia Baru	26,950	30,890	27	11	-10,233	7,941	..	..	..	152	102
Nikaragua	1,210	3,510	9	7	-855	282	132	4,391	30 _a	74	-210
Niger	650	970	15	11	-312	20	29	805	8 _a	7	-29
Nigeria	66,500	27,500	..	..	24,202	5,445	79	7,693	9	4	-170
Norwegia	139,424	80,347	16	19	64,070	4,653	..	..	..	..	84
Pakistan	17,457	32,598	81	1	-8,253	4,273	14	35,909	26	46	-1,239
Panama	1,200	7,010	10	0	-1,577	2,574	9	9,989	77	88	8
Papua Nugini	4,610	2,950	..	..	640	32	45	1,675	35	23	..
Paraguay	3,374	7,280	16	8	-217	189	9	3,426	43	20	-45
Peru	27,956	20,185	14	2	2,589	3,467	17	28,174	42	16	-510
Filipina	50,276	57,160	87	68	5,897	2,345	7	60,324	57	41	-900
Polandia	137,609	160,804	79	4	-15,794	19,198	..	125,831	41	47	-200
Portugal	50,994	77,050	74	9	-18,281	7,366	..	..	..	174	276
Rumania	40,257	69,712	79	4	-23,136	11,394	..	55,114	58	36	-270
Rusia	355,177	223,059	17	9	78,310	30,827	..	251,067	34	25	917
Rwanda	165	600	..	..	-147	11	62	419	8 _a	9	43
Arab Saudi	228,550	94,235	8	1	99,066	660	1	..	..	18	285
Senegal	1,650	4,250	44	6	..	58	68	1,984	14 _a	25	-100
Serbia	8,780	18,295	..	4	..	5,128	214	13,831	52	30	-339
Sierra Leone	260	420	..	..	-101	59	63	1,428	10 _a	10	472
Singapura	299,271 _a	263,150	80 _b	58	36,326	24,191	..	..	..	81	200
Republik Slovakia	58,082	60,103	85	6	..	4,165	..	27,085	58	52	3
Somalia	..	..	..	..	..	96	46	2,836	..	..	100
Afrika Selatan	69,788	90,990	53 _c	6	-20,631	-120	15	35,549	15	89	75
Spainyol	241,962	373,585	76	6	-145,275	20,167	..	..	..	194	2,846
Sri Lanka	7,750	10,840	70	2	-1,334	480	40	11,446	40	47	-442
Sudan	8,160	8,450	0	1	-4,722	3,534	55	19,158	77 _a	0	-532
Swedia	168,223	150,039	78	16	28,413	27,299	..	..	..	135	152
Swiss	171,621	160,798	91	22	72,354	27,185	..	..	..	194	100
Siria	11,330	14,820	32	1	920	600	1	6,502	23	33	200
Tajikistan	1,468	2,455	..	..	-21	339	36	1,154	36	15	-345
Tanzania	2,005	5,337	18	0	-1,442	474	46	4,240	16 _{a,g}	13	-345
Thailand	152,469	141,347	76	27	14,921	9,010	-3	55,233	30	96	231
Togo	690	1,450	58	0	-461	57	12	1,806	68 _a	22	-4
Tunisia	15,029	18,980	75	4	-634	3,270	43	18,480	66	72	-29
Turki	107,154	169,987	42	..	-32,774	20,070	8	207,854	61	49	-30
Turkmenistan	8,920	4,460	..	..	..	731	5	881	11	..	-10
Uganda	1,530	3,350	21	34	-745	392	52	1,264	6 _a	9	-5
Ukraina	49,100	60,440	73	3	-5,927	5,604	10	49,887	58	62	-173
Uni Emirat Arab	154,000	121,100	..	..	..	..	..	..	..	59	577
Inggris	435,615	617,178	77	34	-115,243	139,745	..	..	..	194	948
Amerika Serikat	1,163,183	2,016,978	79	30	-738,641	180,580	..	..	..	240	6,493
Uruguay	4,480	5,480	32	3	-186	1,346	6	9,804	66	25	-104
Uzbekistan	8,040	4,470	..	..	..	164	6	3,892	26	..	-300
Venezuela	69,165	48,591	5	2	20,001	-543	2	44,635	34	23	40
Vietnam	48,387	60,830	50	5	-6,992	2,315	22	20,202	33	96	-200
Tepi barat dan Gaza	..	..	..	..	..	..	384	..	..	9	11
Yaman	7,160	5,890	1	5	206	1,121	13	5,563	25	10	-100
Zambia	4,876	4,014	6	2	-505	575	122	2,325	9 _a	17	-82
Zimbabwe	2,050	2,420	38	2	..	40	21	4,677	110	93	-75
Dunia	13,899,267 _t	14,107,100 _t	74 _w	20 _w	..	1,352,442 _s	16 _w	4 _s	167 _w	.. _w	..
Pendapatan Rendah	230,215	251,819	..	..	..	20,380	35	201,382	30	..	-2,858
Pendapatan Menengah	3,919,104	3,641,914	60	20	..	334,242	9	2,642,418	77	..	-15,770
Pend. Menengah ke Bawah	2,179,289	1,947,080	69	25	..	162,047	9	1,080,416	102	..	-11,295
Pend. Menengah ke Atas	1,738,728	1,690,142	52	16	..	172,195	7	1,562,002	55	..	-4,475
Pend. Menengah dan Rendah	4,149,329	3,893,700	60	20	..	354,621	19	2,843,800	75	..	-18,629
Asia Timur dan Pasifik	1,783,695	1,475,731	80	33	..	104,972	4	659,985	119	..	-3,847
Eropa dan Asia Tengah	874,122	935,854	39	8	..	114,318	14	912,265	38	..	-1,798
Amerika Latin dan Karibia	750,092	732,907	53	12	..	70,457	12	734,499	63	..	-6,811
Timur Tengah dan Afrika Utara	297,678	234,252	19	5	..	26,551	54	136,499	49	..	-2,618
Asia Selatan	184,991	286,021	72	4	..	22,916	6	227,303	60	..	-2,484
Afrika Sub-Sahara	261,373	237,971	..	..	..	15,408	52	173,248	48	..	-1,070
Pendapatan Tinggi	9,752,088	10,219,990	77	21	..	997,821	0.1	..	196	..	18,522

Catatan: Agregat regional yang mencakup data perekonomian tidak disebutkan dalam tabel. Total dunia dan pendapatan kelompok mencakup bantuan yang tidak dialokasikan oleh negara atau wilayah. a. Perbedaan antara bantuan resmi, untuk negara-negara pada Bagian II Development Assistance Committee (DAC) OECD, dan bantuan pembangunan resmi dimasukkan pada tahun 2005.

Agregat regional mencakup data perekonomian yang tidak disebutkan dalam tabel. Total dunia dan pendapatan kelompok mencakup bantuan yang tidak dialokasikan untuk negara atau wilayah.

b. Total untuk periode 5 tahun. c. Mencakup Luksemburg. d. Data berasal dari analisis ketahanan utang yang dijalankan sebagai bagian dari inisiatif Heavily Indebted Poor Countries (HIPC). e.

Mencakup ekspor ulang. f. Data pada ekspor dan impor total hanya mengacu pada Afrika Selatan. Data pada bagian komoditas ekspor mengacu pada Uni Pabean Afrika Selatan (Botswana, Lesotho, Namibia, dan Afrika Selatan). g. PNB hanya mengacu pada Tanzania. h. Total dunia yang dihitung oleh PBB bernilai nol, tetapi karena agregat yang ditampilkan di sini mengacu pada definisi

Bank Dunia, total regional dan pendapatan kelompok tidak bernilai nol.

Tabel 5. Indikator-indikator penting untuk perekonomian lainnya

	Populasi		Komposisi umur penduduk		PNB ^a		PPP PNB ^b		Harapan hidup waktu kelahiran		Tingkat melek huruf		Emisi karbon dioksida per kapita metrik ton
	Ribuan	Rata-rata pertumbuhan tahunan (%)	Kepadatan penduduk per km ²	usia 0-14 (%)	Juta (\$)	\$ per kapita	Juta (\$)	\$ per kapita	PDB per kapita, % pertumbuhan	Laki-laki	Perempuan	tahun dan lebih	
		2007											
	2007	2000-2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2006-2007	2006	2006	2005	
Samoa Amerika	60	1.4c	301	..	..	..d	..	..	..	..	..	..	5.1
Andorra	67	0.5c	143	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Antigua dan Barbuda	85	1.4	193	..	977	11,520	1,494	17,620f	2.9	..	..	..	5.1
Aruba	101	0.5c	561	22	..	..e	..	..	..	..	97	..	21.8
Kep. Bahama	331	1.3	33	27	..	..	..	..	..	70	76	..	6.3
Bahrain	753	2.1	1,060	25	14,022	19,350	24,869	34,310	5.6	74	77	87	23.8
Barbados	294	0.4	684	18	..	..	4,711f	16,140f	..	74	80	..	4.4
Belize	304	2.8	13	37	1,157	3,800	1,886f	6,200f	0.1	70	74	..	2.8
Bermuda	64	0.4	1,280	..	..	..	..	..	..	76	81	..	8.7
Bhutan	657	2.3	14	31	1,166	1,770	3,276	4,980	17.5	64	67	60	0.7
Botswana	1,881	1.2	3	35	10,991	5,840	23,369	12,420	2.5	50	50	81	2.4
Brunei Darussalam	389	2.2	74	29	10,287	26,930	19,059	49,900	2.9	75	80	93	24.1
Cape Verde	530	2.3	132	38	1,287	2,430	1,558	2,940	4.6	68	74	81	0.6
Kep. Cayman	47	2.1c	180	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7.1
Kep. Channel	149	0.2	785	16	..	..	..	..	..	76	81	..	..
Kep. Komoro	626	2.1	336	42a	425	680	721	1,150	-2.9	62a	64b	..	0.2
Kuba	11,257	0.1	103	18	..	..d	..	..	..	76	80	100	2.3
Siprus	787	1.8	85	19	19,617	24,940	20,741	26,370	2.5	77	82	97	9.1
Djibouti	833	1.9	36	37	908	1,090	1,886	2,260	2.2	53	56	..	0.5
Dominika	73	0.3	97	..	310	4,250	540f	7,410f	0.4	..	..	..	1.5
Guinea Ekuatorial	508	2.3	18	42	6,527	12,860	10,773	21,230	9.9	50	52	87	11.5
Estonia	1,342	-0.3	32	15	17,706	13,200	26,399	19,680	7.3	67	78	100	14.0
Kep. Faeroe	48	0.2c	35	..	..	..	..	..	..	77	81	..	13.7
Fiji	838	0.6	46	32	3,189	3,800	3,666	4,370	-5.0	66	71	..	1.3
Polinesia Prancis	263	1.5	72	27	..	..	..	..	..	71	77	..	2.7
Gabon	1,330	1.7	5	35	8,876	6,670	17,395	13,080	4.0	56	57	84	1.1
Gambia	1,707	3.0	171	41	544	320	1,951	1,140	4.3	58	60	..	0.2
Greenland	57	0.1	0h	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10.0
Grenada	108	0.9	318	33	505	4,670	747f	6,910f	3.0	..	..	..	2.0
Guam	173	1.6	321	29	..	..	..	..	..	73	78	..	25.0
Guinea-Bissau	1,695	3.0	60	48	331	200	790	470	-0.3	45	48	..	0.2
Guyana	739	0.1	4	31	959	1,300	2,129f	2,880f	5.5	63	69	..	2.0
Islandia	311	1.4	3	22	16,826	54,100	10,592	34,060	1.4	79	83	..	7.6
Isle of Man	77	0.9	136	..	3,088	40,600	2,568f	33,750f	4.9	..	..	..	..
Jamaika	2,677	0.5	247	31	9,923	3,710	16,612	6,210	1.7	70	73	..	4.0
Kiribati	102	1.7	126	..	120	1,170	228f	2,240f	0.8	..	..	..	0.3
Korea Utara	23,783	0.5	198	23	..	..i	..	..	..	65	69	..	3.4
Kuwait	2,663	2.8	149	23	80,221	31,640	126,703	49,970	6.7	76	80	93	40.4
Latvia	2,276	-0.6	37	14	22,595	9,930	38,452	16,890	10.9	65	77	100	3.1
Lesotho	2,006	0.9	66	40	2,007	1,000	3,783	1,890	4.3	43	43	82	..
Liechtenstein	35	0.8c	220	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Luksemburg	480	1.3	185	18	36,420	75,880	30,909	64,400	1.9	76	82	..	24.9
Makao, Cina	480	1.2	17,026	14	..	..	..	..	26.6	78	83	91	4.7
Makedonia	2,037	0.2	80	19	7,052	3,460	17,344	8,510	5.1	72	76	96	5.1
Maladewa	305	1.6	1,018	32	977	3,200	1,540	5,040	3.8	67	69	96	2.5
Malta	409	0.7	1,279	17	6,216	15,310	8,523	20,990	2.7	77	81	..	6.1
Kep. Marshall	67	3.3	369	..	204	3,070	..	..	1.8	..	..	..	..
Mauritius	1,263	0.9	622	24	6,878	5,450	14,381	11,390	3.9	70	77	84	2.6
Mayotte	194	3.8c	518	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Mikronesia	111	0.5c	159	38	274	2,470	363f	3,270f	1.5	68	69	..	..
Monako	33	0.3c	16,769	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Mongolia	2,612	1.2	2	27	3,362	1,290	8,246	3,160	8.7	66	69	98	3.4
Montenegro	600	-1.6	43	19	3,109	5,180	6,175	10,290	7.6	72	77	..	..
Namibia	2,074	1.4	3	37	6,970	3,360	10,608	5,120	4.6	52	53	85	1.2
Antilles Belanda	191	0.8	239	21	..	..	..	..	..	71	79	96	22.2
Kaledonia Baru	242	1.8	13	26	..	..	..	..	..	73	78	..	11.2
Kepulauan Mariana Utara	84	2.4c	182	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Oman	2,600	1.1	8	32	27,887	11,120	49,487	19,740	4.6	74	77	81	12.5
Palau	20	0.8c	44	..	167	8,210	..	..	2.0	..	..	..	11.9
Puerto Riko	3,943	0.5	445	21	..	..	..	..	..	74	83	90	0.5
Qatar	836	4.3	76	21	..	..	..	..	1.8	75	76	89	69.2
Samoa	187	0.7	66	40	454	2,430	735f	3,930f	2.2	68	75	99	0.8
San Marino	29	1.1j	482	..	1,291	45,130	1,046f	37,080f	3.5	79	85	..	..
São Tomé dan Príncipe	158	1.7	165	41	138	870	258	1,630	4.1	63	67	85	0.6
Seychelles	85	0.7	185	..	762	8,960	1,313f	15,450f	5.8	69	76	92	6.6
Slovenia	2,018	0.2	100	14	42,306	20,960	53,756	26,640	5.5	74	81	100	8.1
Kep. Solomon	495	2.5	18	40	363	730	831f	1,680f	3.2	63	64	..	0.4
St. Kitts dan Nevis	49	1.4	188	..	470	9,630	650f	13,320f	2.5	..	..	..	2.7
St. Lucia	168	1.1	275	27	929	5,530	1,584f	9,430f	2.0	73	76	..	2.3
St. Vincent dan Grenada	120	0.5	309	28	507	4,210	863f	7,170f	6.2	69	74	..	1.7
Suriname	458	0.7	3	29	2,166	4,730	3,499f	7,640f	4.7	67	73	90	5.1
Swaziland	1,145	1.3	67	39	2,951	2,580	5,649	4,330	1.7	42	40	80	0.9
Timor-Leste	1,066	4.4	72	45	1,604	1,510	3,281f	3,080f	4.1	56	58	..	0.2
Tonga	101	0.4	140	37	233	2,320	367f	3,650f	-4.3	72	74	..	1.2
Trinidad dan Tobago	1,333	0.4	260	21	18,795	14,100	29,981	22,490	5.6	68	72	98	24.7
Vanuatu	226	2.5	19	39	417	1,840	771f	3,410f	2.6	68	72	..	0.4
Kep. Virgin (AS)	108	0.0k	310	23	..	..	..	..	..	77	80	..	124.3

a. Dihitung menggunakan metode Atlas Bank Dunia. b. PPP adalah paritas daya beli; lihat *Definisi*. c. Data adalah untuk tahun 2003-2007. d. Diestimasi berpendapatan menengah ke atas (\$3.706 hingga \$11.455). e. Diestimasi berpendapatan tinggi (\$11.456 atau lebih). f. Estimasi tersebut berdasarkan regresi; lainnya diestimasi dari estimasi tolok ukur Program Perbandingan Internasional terbaru. g. Mencakup kepulauan Mayotte. h. Kurang dari 0,5. i. Diestimasi menjadi pendapatan rendah (\$935 atau kurang). j. Data untuk tahun 2004-2007. k. Lebih dari -0,05.

Catatan Teknis

Catatan teknis ini membahas sumber dan metode yang digunakan untuk mengompilasikan berbagai indikator yang dibahas dalam bagian Beberapa Indikator Pembangunan Dunia edisi ini. Catatan berikut mengikuti urutan tampilnya indikator pada tabel di edisi ini.

Sumber

Data yang diterbitkan pada bagian Beberapa Indikator Pembangunan dunia diambil dari *World Development Indicators 2008* (Indikator Pembangunan Dunia 2008). Namun demikian, jika dimungkinkan, revisi yang dilaporkan sejak tanggal akhir edisi tersebut telah dimasukkan. Selain itu, estimasi populasi dan pendapatan nasional bruto (PNB) per kapita untuk tahun 2007 yang baru dirilis telah dimasukkan pada Tabel 1 dan Tabel 5.

Bank Dunia menggunakan berbagai sumber untuk menyusun statistik yang diterbitkan pada *World Development Indicators*. Data mengenai utang luar negeri negara-negara berkembang dilaporkan secara langsung kepada Bank dunia oleh masing-masing negara berkembang melalui Sistem Pelaporan Debitur. Data lainnya diambil dari Perserikatan Bangsa-Bangsa dan badan-badan khusus, Dana Moneter Internasional (IMF), dan dari laporan negara kepada Bank Dunia. Estimasi para staf bank juga digunakan untuk memperbaiki kekinian atau konsistensi. Untuk kebanyakan negara, estimasi neraca nasional diperoleh dari negara-negara anggota melalui misi ekonomi Bank Dunia. Dalam beberapa kasus, estimasi ini disesuaikan oleh staf untuk memastikan kesesuaian dengan definisi dan konsep internasional. Kebanyakan data sosial dari sumber-sumber nasional diperoleh dari arsip administrasi reguler, survei khusus, atau sensus berkala.

Untuk catatan yang lebih detail mengenai data, silakan mengacu pada *World Development Indicators 2008* dari Bank Dunia

Konsistensi dan keandalan data

Upaya yang cukup besar telah dilakukan untuk menstandarkan data, namun perbandingan secara penuh tidak dapat dijamin, dan kehati-hatian tetap harus digunakan ketika menginterpretasi indikator. Banyak faktor yang memengaruhi ketersediaan, daya banding,

dan keandalan data: sistem statistik di kebanyakan negara berkembang masih lemah, metode, cakupan, praktik, dan definisi statistik sangat berbeda-beda, dan perbandingan antarnegara dan antarwaktu menimbulkan problem teknis dan konseptual yang rumit yang tidak dapat diselesaikan sepenuhnya. Cakupan data kemungkinan tidak lengkap karena kondisi tertentu atau masalah-masalah yang berdampak pada perekonomian (seperti yang timbul akibat konflik) juga mempengaruhi pengumpulan dan pelaporan data. Karenanya, meskipun data diperoleh dari sumber-sumber yang dianggap berwenang, data-data ini harus dipandang tren yang memberikan indikasi dan yang memiliki karakteristik perbedaan besar antara perekonomian dan bukannya menawarkan ukuran kuantitatif yang akurat atas perbedaan-perbedaan tersebut. Diskrepensi (selisih) data yang disajikan pada edisi yang berbeda mencerminkan pembaruan yang dilakukan oleh setiap negara serta perubahan metodologi. Oleh karenanya, pembaca dianjurkan untuk tidak membandingkan serial data antara dua edisi atau antar edisi yang berbeda dari publikasi Bank Dunia. Serial waktu yang konsisten tersedia melalui CD-ROM *World Development Indicators 2008* dan dalam *WDI Online*.

Rasio dan tingkat pertumbuhan

Untuk memudahkan referensi, secara umum tabel menunjukkan rasio dan laju pertumbuhan, bukan sekedar nilai dasar yang sederhana. Nilai dalam bentuk awalnya tersedia pada CD-ROM *World Development Indicators 2008*. Kecuali dinyatakan sebaliknya, laju perhitungan dihitung dengan menggunakan metode regresi *least-squares* (lihat metode Statistik di bawah). Karena metode ini memperhitungkan seluruh observasi yang dilakukan dalam satu periode, laju pertumbuhan yang dihasilkan mencerminkan tren umum yang tidak dipengaruhi oleh nilai-nilai yang luar biasa. Untuk mengeluarkan dampak inflasi, indikator ekonomi harga konstan digunakan dalam memperhitungkan laju pertumbuhan. Data dengan huruf italic adalah untuk satu tahun atau periode, selain dari yang disebutkan pada judul kolom—hingga dua tahun sebelum atau sesudahnya untuk indikator ekonomi, karena indikator ekonomi cenderung dikumpulkan tidak terlalu reguler dan perubahannya tidak terlalu drastis dalam periode yang singkat.

Serial harga konstan

Pertumbuhan ekonomi diukur melalui peningkatan nilai tambah yang diproduksi oleh individu atau perusahaan yang beroperasi di dalam perekonomian tersebut. Karenanya, mengukur pertumbuhan riil memerlukan estimasi PDB dan komponennya yang dinilai dengan harga konstan. Bank Dunia mengumpulkan serial neraca nasional dengan harga konstan dalam mata uang nasional dan dicatat berdasarkan tahun dasar awal negara tersebut. Untuk mendapatkan data serial harga konstan, Bank Dunia menghitung ulang PDB dan nilai tambah menurut industri ke dalam tahun dasar yang umum, yaitu tahun 2000 untuk versi terbaru *World Development Indicators*. Proses ini menimbulkan selisih antara PDB yang dihitung ulang dengan jumlah komponen yang dihitung ulang. Karena proses mengalokasikan selisih akan menimbulkan distorsi terhadap laju pertumbuhan, maka alokasi tidak dilakukan.

Ukuran ringkas

Ukuran ringkas untuk wilayah dan kelompok pendapatan, yang disajikan pada bagian akhir kebanyakan tabel, dihitung dengan penjumlahan sederhana jika dinyatakan sebagian level. Laju dan rasio pertumbuhan agregat biasanya dihitung sebagai rata-rata tertimbang. Ukuran ringkas untuk indikator sosial dibobot berdasarkan populasi atau subkelompok dari populasi, kecuali untuk angka kematian bayi, yang dibobot berdasarkan jumlah kelahiran. Lihat catatan pada indikator-indikator tertentu untuk informasi lebih lanjut.

Untuk ukuran ringkas yang mencakup banyak tahun, perhitungan didasarkan pada kelompok perekonomian yang seragam, sehingga komposisi agregat tidak berubah dari waktu ke waktu. Ukuran kelompok dikumpulkan hanya jika data tersedia untuk neraca suatu tahun, setidaknya terhadap dua pertiga dari keseluruhan kelompok, seperti yang digunakan untuk tahun acuan 2000. Selama kriteria ini dipenuhi, perekonomian yang datanya hilang akan diasumsikan untuk tetap menunjukkan hasil estimasi. Pembaca harus tetap mengingat bahwa ukuran ringkas merupakan estimasi agregat representatif untuk masing-masing topik dan tidak bermakna apapun terhadap perilaku di tingkat negara, dengan mengerjakan kembali berangkat

dari indikator kelompok. Selain itu, proses estimasi akan menghasilkan selisih antara total subkelompok dan total keseluruhan.

Tabel 1. Indikator-indikator penting pembangunan

Penduduk (populasi) didasarkan pada definisi *de-facto*, yang memperhitungkan seluruh penduduk, terlepas dari status legal atau kewarganegaraan, kecuali untuk pengungsi yang tidak secara tetap bertempat tinggal di negara penerima suaka, yang umumnya tetap dianggap sebagai bagian dari penduduk negara asal.

Rata-rata tingkat pertumbuhan penduduk tahunan adalah laju perubahan secara eksponensial untuk suatu periode (lihat bagian *metode Statistik* di bagian bawah)

Kepadatan penduduk adalah jumlah penduduk pada tengah tahun dibagi dengan luas wilayah. Luas wilayah adalah seluruh wilayah suatu negara dikurangi dengan luas wilayah perairan dan jalur perairan yang bermuara ke pantai. Kepadatan dihitung dengan menggunakan data mengenai luas wilayah yang tersedia paling baru.

Komposisi umur penduduk, umur 0-14 merupakan persentase yang berumur 0-14 tahun dari jumlah seluruh penduduk.

Pendapatan nasional bruto (PNB) adalah ukuran pendapatan nasional yang paling luas; mengukur nilai tambah total dari sumber-sumber domestik dan luar negeri yang diklaim oleh penduduk. PNB terdiri atas produk domestik bruto (PDB) ditambah dengan penerimaan bersih dari pendapatan utama dari sumber-sumber luar negeri. Data dikonversikan dari mata uang nasional ke dalam dolar AS dengan nilai sekarang dan menggunakan metode Atlas Bank Dunia. Metode ini melibatkan penggunaan rata-rata nilai tukar selama tiga tahun untuk meratakan dampak fluktuasi kurs nilai tukar yang bersifat sementara. (lihat bagian *metode Statistik* di bagian bawah untuk pembahasan lebih lanjut mengenai metode Atlas.)

PNB per kapita adalah PNB dibagi dengan jumlah penduduk pada pertengahan tahun. Angka ini diubah ke dalam nilai dolar AS terkini dengan menggunakan metode Atlas. Bank Dunia menggunakan angka PNB per kapita dalam dolar AS untuk mengelompokkan perekonomian dengan maksud keperluan analisis dan untuk menentukan kelayakan menerima pinjaman.

Pendapatan nasional bruto PPP, yang adalah PNB yang dikonversikan menjadi dolar internasional dengan menggunakan faktor pengubah paritas daya beli (PPP), turut dimasukkan karena kurs nilai tukar nominal tidak selalu mencerminkan perbedaan internasional akan harga relatif. Dengan kurs PPP, satu dolar internasional memiliki daya beli yang sama terhadap PNB domestik seperti halnya dolar AS terhadap PNB AS. Kurs PPP memungkinkan perbandingan standar antara tingkat harga riil antar negara, seperti halnya indeks harga konvensional yang memungkinkan perbandingan nilai riil selama beberapa waktu. Faktor pengubah PPP yang digunakan di sini diambil dari survei harga yang mencakup 146 negara yang dilakukan pada tahun 2005 melalui Program Perbandingan Internasional. Bagi negara-negara anggota OECD, data berasal dari putaran survei terbaru, yang diselesaikan pada tahun 1999; bagi negara-negara yang lain, data berasal dari survei tahun 1999, atau data dari putaran tahun 1993 atau sebelumnya dan kemudian diekstrapolasi menjadi acuan tahun 1996. Estimasi untuk negara-negara yang tidak termasuk dalam survei diambil dari model statistik dengan menggunakan data yang tersedia.

PNB PPP per kapita adalah PNB PPP dibagi dengan populasi pada pertengahan tahun.

Pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) per kapita didasarkan pada PDB yang diukur pada harga konstan. Pertumbuhan PDB dianggap sebagai ukuran pertumbuhan suatu perekonomian secara luas. PDB pada harga konstan dapat diestimasi dengan mengukur jumlah kuantitas barang dan jasa yang dihasilkan pada suatu periode, menilai barang dan jasa tersebut pada harga tahun dasar yang telah disepakati, dan mengurangkan dengan biaya input antara, juga pada harga konstan. Lihat bagian pada *metode Statistik* untuk detail mengenai laju pertumbuhan *least-squares*.

Angka harapan hidup bayi adalah umur dalam tahun seorang bayi yang baru lahir akan hidup jika pola kematian yang ada pada saat kelahiran masih berlanjut selama masa hidupnya. Data disajikan untuk pria dan wanita dan terpisah.

Tingkat melek huruf orang dewasa adalah persentase orang berusia 15 tahun ke atas yang dapat membaca dan menulis sebuah pernyataan singkat dan sederhana mengenai kehidupan sehari, setelah memahami apa yang ingin disampaikan. Dalam praktik, tingkat melek

huruf sukar untuk diukur. Untuk mengestimasi melek huruf yang menggunakan definisi tersebut memerlukan sensus atau survei dalam suatu kondisi yang dikontrol. Banyak negara mengestimasi jumlah orang yang melek huruf dari data yang dilaporkan sendiri. Beberapa menggunakan data tingkat pencapaian pendidikan sebagai proksi, namun menggunakan lama waktu seseorang menempuh pendidikan di sekolah atau tingkat kelulusan sekolah yang berbeda-beda. Karena definisi dan metodologi pengumpulan data berbeda antar negara, data ini perlu digunakan secara berhati-hati.

Emisi karbondioksida (CO₂) mengukur emisi yang berasal dari pembakaran bahan bakar fosil dan produksi semen. Ukuran ini mencakup karbon dioksida yang dihasilkan dari konsumsi bahan bakar padat, cair, dan gas, dan dari pembakaran gas. Karbon dioksida per kapita merupakan CO₂ dibagi dengan populasi pada pertengahan tahun.

Pusat Analisis Informasi Carbon Dioksida (*Carbon Dioxide Information Analysis Center—CDIAC*), yang didukung oleh Departemen Energi AS, menghitung emisi antropogenik CO₂. Perhitungan ini diambil dari data mengenai konsumsi bahan bakar fosil, berdasarkan Kelompok Data Energi Dunia (*World Energy Data Set*) yang dikelola oleh UNSD dan dari data mengenai produksi semen dunia, berdasarkan Kelompok Data Produksi Semen (*Cement Manufacturing Data Set*) yang dikelola oleh U.S. Bureau of Mines. Setiap tahun CDIAC menghitung ulang seluruh serial waktu dari tahun 1950 hingga kini, dengan memasukkan temuan-temuan terbaru dan koreksi terakhir ke dalam basis data. Estimasi tidak memasukkan bahan bakar yang digunakan oleh kapal dan pesawat udara dalam transportasi internasional karena kesulitan untuk melakukan pengalokasian bahan bakar ini kepada negara-negara yang mengambil manfaat dari transportasi ini.

Tabel 2. Tujuan Pembangunan Milenium: mengunrangi kemiskinan dan meningkatkan kualitas hidup

Bagian dari seperlima termiskin atas konsumsi atau pendapatan nasional adalah bagian 20 persen termiskin dari jumlah penduduk terhadap konsumsi atau dalam beberapa kasus, pendapatan. Ukuran ini merupakan ukuran distribusi. Negara dengan distribusi konsumsi

(atau pendapatan) yang semakin tidak merata akan memiliki tingkat kemiskinan yang lebih tinggi untuk angka rata-rata pendapatan yang sama. Data berasal dari survei nasional terhadap perwakilan rumah tangga. Karena survei rumah tangga yang menjadi dasar mungkin berbeda dalam metode dan jenis data yang dikumpulkan, distribusi data tidak dapat dibandingkan secara ketat antar negara. Staf Bank Dunia telah berupaya untuk memastikan bahwa data dapat dibandingkan semaksimal mungkin. Jika memungkinkan, angka konsumsi yang digunakan, daripada angka pendapatan.

Tingkat penyebaran anak-anak kurang gizi adalah persentase anak berusia di bawah lima tahun yang memiliki berat badan, untuk standar umurnya, kurang dari minus dua standar deviasi dari median untuk angka referensi internasional penduduk berusia 0-59 bulan. Tabel menyajikan data untuk standar pertumbuhan anak yang baru dikeluarkan oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada tahun 2006. Estimasi anak-anak kurang gizi berasal dari data survei nasional. Proporsi anak yang berat badannya kurang merupakan indikator kekurangan gizi (malnutrisi) yang umum. Berat badan yang kurang, bahkan sedikit saja, meningkatkan risiko kematian dan menghambat perkembangan kognitif anak. Selain itu, kondisi ini merupakan dampak persoalan yang diwariskan dari satu generasi ke generasi berikutnya, karena wanita bergizi buruk kemungkinan besar akan melahirkan bayi dengan berat badan rendah.

Tingkat tamat pendidikan dasar merupakan persentase siswa yang menamatkan tahun terakhir sekolah dasar. Ukuran ini dihitung dengan mengambil jumlah siswa di tahun terakhir sekolah dasar, dikurangi dengan jumlah siswa mengulang di tingkat tersebut, dibagi dengan jumlah anak pada usia resmi kelulusan. Tingkat tamat pendidikan dasar mencerminkan siklus dasar seperti yang disampaikan oleh Klasifikasi Standar Internasional Pendidikan (*International Standard Classification of Education—ISCED*), yang berkisar dari tiga atau empat tahun pendidikan dasar (pada sebagian kecil negara) hingga lima atau enam tahun (di kebanyakan negara) dan tujuh (di sebagian kecil negara). Karena kurikulum dan standar tamat sekolah berbeda antara negara, tingkat tamat pendidikan dasar tidak otomatis berarti tingkat belajar siswa yang tinggi.

Rasio jumlah siswa pria dan wanita pada sekolah dasar dan menengah merupakan rasio jumlah bruto siswa pria yang bersekolah di sekolah dasar dan menengah dibandingkan dengan jumlah siswa pria.

Melenyapkan kesenjangan gender dalam pendidikan akan sangat membantu meningkatkan status dan kemampuan kaum wanita. Indikator ini merupakan ukuran yang tidak sempurna terhadap aksesibilitas relatif bersekolah bagi kaum wanita. Berdasarkan target yang ditetapkan pada tahun 2005, inilah salah satu target pertama yang harus tercapai. Data penerimaan sekolah ini dilaporkan kepada Institut Statistik dari Organisasi PBB untuk Pendidikan, Sains, dan Budaya (UN Educational, Scientific, and Cultural Organization—UNESCO). Pendidikan dasar memberikan keterampilan dasar untuk membaca, menulis, dan matematika bagi anak-anak, serta pemahaman mendasar terhadap beberapa subjek tertentu seperti sejarah, geografi, pengetahuan alam, ilmu sosial, seni, dan musik. Pendidikan menengah melengkapi hasil pendidikan dasar yang dimulai pada tingkat dasar dan bertujuan untuk menanamkan landasan bagi pembelajaran seumur hidup dan pengembangan manusia dengan menawarkan interaksi yang lebih berorientasi pada subjek atau keterampilan dengan menggunakan guru yang lebih terspesialisasi.

Tingkat kematian di bawah lima tahun merupakan probabilitas bahwa bayi yang baru lahir akan meninggal sebelum berusia lima tahun, dengan melihat tingkat mortalitas terkait umur yang berlaku sekarang. Probabilitas dinyatakan sebagai tingkat per 1.000. Sumber utama data mortalitas adalah sistem registrasi vital dan estimasi langsung atau tidak langsung yang didasarkan pada survei sampel atau sensus. Untuk menghasilkan estimasi tingkat mortalitas di bawah lima tahun yang sesuai yang memanfaatkan seluruh informasi yang tersedia secara transparan, maka metodologi yang sesuai dengan garis regresi hubungan antara tingkat mortalitas dan data acuan yang menggunakan *least squares* tertimbang telah dikembangkan dan diadopsi oleh UNICEF dan Bank Dunia.

Kelahiran yang dibantu tenaga kesehatan yang terampil merupakan persentase kelahiran yang dibantu oleh tenaga terampil untuk memberikan supervisi, perawatan, dan saran yang diperlukan kepada para wanita selama masa kehamilan, kelahiran, dan pasca-kelahiran;

untuk melakukan proses kelahiran sendiri; dan untuk merawat bayi yang baru dilahirkan. Porsi kelahiran yang dibantu oleh tenaga kesehatan yang terampil merupakan indikator kemampuan sistem kesehatan untuk memberikan perawatan bagi wanita hamil secara memadai. Data berasal dari UNICEF dan survei rumah tangga. Perawatan prakelahiran dan pascakelahiran yang baik akan meningkatkan kesehatan kaum ibu dan mengurangi tingkat kematian ibu dan anak. Namun data tersebut tidak akan mencerminkan perbaikan yang diinginkan karena sering kali sistem informasi kesehatan masih lemah, kematian ibu tidak dilaporkan, dan tingkat mortalitas ibu sulit untuk diukur.

Tingkat penyebaran kontrasepsi adalah persentase wanita yang menika atau hidup bersama dengan usia 15-49 tahun yang menggunakan atau memiliki pasangan hidup yang menggunakan segala macam bentuk kontrasepsi. Alat kontrasepsi yang aman dan efektif merupakan salah satu cara yang tidak dapat dihindarkan untuk mewujudkan kesehatan reproduksi, membantu wanita menghindari kehamilan yang tidak diinginkan sekaligus mencegah penyebaran penyakit seksual. Penyebaran kontrasepsi mencerminkan seluruh metode—mulai dari metode tradisional yang tidak efektif hingga metode moderen yang sangat efektif. Tingkat penyebaran kontrasepsi terutama diperoleh dari survei rumah tangga.

Tingkat penyebaran HIV merupakan persentase penduduk berusia 15-49 tahun yang terinfeksi virus HIV. Tingkat penyebaran HIV dewasa mencerminkan tingkat infeksi HIV pada populasi setiap negara. Namun demikian, tingkat penyebaran nasional yang rendah sangat mungkin menyesatkan. Sering kali ukuran ini menyembunyikan epidemi serius yang pada awalnya terkonsentrasi pada wilayah tertentu atau pada kelompok penduduk tertentu dan mengancam penularan terhadap populasi yang lebih luas. Di kebanyakan bagian dunia yang sedang berkembang, kebanyakan infeksi baru terjadi di kalangan orang dewasa muda, dan wanita muda secara khusus menjadi rentan. Estimasi penyebaran HIV didasarkan pada ekstrapolasi data yang dikumpulkan melalui survei dan pengamatan terhadap kelompok kecil yang tidak representatif.

Tabel 3. Kegiatan ekonomi

Produk domestik bruto (PDB) adalah nilai tambah

bruto, berdasarkan harga pembeli, dari seluruh produsen tetap di suatu perekonomian ditambah dengan pajak dan dikurang subsidi yang tidak dimasukkan ke dalam nilai produk. Angka ini dihitung tanpa mengurangkan depresiasi aset-aset pabrikasi atau untuk deplesi atau degradasi sumber daya alam. Nilai tambah merupakan keluaran neto suatu industri setelah menambahkan seluruh keluaran dan mengurangkan barang input antara. Asal industri dari nilai tambah ditentukan berdasarkan Klasifikasi Standar Industri Internasional (*International Standar Industrial Classification—ISIC*) revisi 3. Secara konvensional, Bank Dunia menggunakan dolar AS dan memberlakukan kurs nilai tukar rata-rata yang resmi seperti dilaporkan IMF untuk tahun pelaporan. Faktor konversi alternatif diterapkan jika kurs nilai tukar resmi dinilai menyimpang dengan selisih yang cukup besar dari kurs efektif yang digunakan dalam transaksi mata uang asing dan perdagangan produk.

Tingkat pertumbuhan rata-rata produk domestik bruto per tahun dihitung dari data PDB harga konstan dalam mata uang lokal

Produktivitas pertanian mengacu pada rasio nilai tambah sektor pertanian, yang diukur berdasarkan nilai dolar AS tahun 1985, dibandingkan pada jumlah pekerja pada sektor pertanian.

Nilai tambah adalah merupakan keluaran neto suatu industri setelah menambahkan seluruh keluaran dan mengurangkan barang input antara. Asal industri dari nilai tambah ditentukan berdasarkan Klasifikasi Standar Industri Internasional (*International Standar Industrial Classification—ISIC*) revisi 3

Nilai tambah sektor pertanian berkaitan dengan pembagian ISIC 1-5 dan mencakup kehutanan maupun perikanan.

Nilai tambah sektor industri terdiri atas pertambangan, manufaktur, konstruksi, kelistrikan, air, dan gas (pembagian ISIC 10-45)

Nilai tambah jasa berkaitan dengan pembagian ISIC 50-99

Pengeluaran konsumsi akhir rumah tangga adalah nilai pasar seluruh barang dan jasa, termasuk barang tahan lama (seperti komputer, mesin cuci, dan komputer pribadi) yang dibeli oleh rumah tangga. Angka ini tidak mencakup pembelian pembelian tempat tinggal, namun memperhitungkan biaya sewa terselubung

untuk tempat tinggal yang dihuni pemiliknya. Angka ini juga memperhitungkan pembayaran dan bea kepada pemerintah untuk memperoleh izin dan lisensi. Di sini, pengeluaran konsumsi rumah tangga mencakup pengeluaran organisasi nirlaba yang melayani rumah tangga, meski angkanya dilaporkan terpisah oleh pemerintah. Dalam praktik, pengeluaran konsumsi rumah tangga mencakup diskrepensi statistik atas penggunaan sumber daya yang dibandingkan dengan pasokan sumber daya.

Pengeluaran konsumsi akhir pemerintah umum meliputi seluruh pengeluaran berjalan pemerintah atas pembelian barang dan jasa (termasuk kompensasi pegawai). Angka ini juga mencakup sebagian besar pengeluaran atas pertahanan dan keamanan nasional, namun tidak memasukkan pengeluaran militer pemerintah yang merupakan bagian dari pembentukan modal pemerintah.

Pembentukan modal bruto terdiri atas pengeluaran untuk penambahan aset tetap dalam perekonomian ditambah dengan perubahan level persediaan dan barang berharga lainnya. Aset tetap mencakup *land improvement* (peningkatan sarana tanah, seperti pagar, saluran air, dan sebagainya); pembelian perlengkapan, mesin, dan pabrik; dan konstruksi bangunan, jalan, jalur kereta api, dan sejenisnya, termasuk pula gedung untuk keperluan komersial dan industri, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan hunian pribadi. Persediaan merupakan jumlah barang yang dimiliki oleh perusahaan untuk memenuhi kebutuhan sementara atau fluktuasi produksi atau penjualan yang tak terduga dan “pekerjaan dalam proses”. Menurut Sistem Neraca Nasional (*System of National Accounts—SNA*) tahun 1993, akuisisi bersih atas barang berharga juga dianggap sebagai pembentukan modal.

Neraca barang dan jasa eksternal adalah ekspor barang dan jasa, dikurangi dengan impor barang dan jasa. Perdagangan dalam barang dan jasa terdiri atas seluruh transaksi antara penduduk suatu negara dengan seluruh dunia, yang mencakup perubahan kepemilikan barang dagang yang bersifat umum, barang yang dikirimkan untuk pengolahan dan perbaikan, emas yang bersifat nonmoneter, dan jasa.

Deflator implisit PDB mencerminkan perubahan harga untuk seluruh kategori permintaan akhir, seperti konsumsi pemerintah, pembentukan modal, dan perdagangan internasional, serta komponen utama yaitu

konsumsi privat akhir. Angka ini diperoleh dari rasio PDB harga kini dengan harga konstan. Deflator PDB juga dapat dihitung secara terpisah dengan menggunakan indeks harga Paasche di mana bobot yang digunakan adalah kuantitas output periode berjalan.

Indikator neraca nasional untuk kebanyakan negara berkembang diperoleh dari organisasi statistik nasional dan bank sentral melalui kunjungan dan misi tetap Bank Dunia. Data untuk perekonomian dengan pendapatan tinggi berasal dari OECD>

Tabel 4. Perdagangan, bantuan, dan keuangan Ekspor barang menunjukkan nilai *free on board* (f.o.b) barang yang dijual ke luar negeri dalam dolar AS.

Impor barang menunjukkan nilai c.i.f (*cost, insurance and freight*) barang (yaitu nilai pokok barang yang mencakup asuransi dan pengiriman) yang dibeli dari luar negeri dalam dolar AS. Data mengenai perdagangan barang diperoleh dari laporan tahunan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO).

Ekspor manufaktur terdiri atas komoditas dalam Klasifikasi Standar Perdagangan Industri (*Standard Industrial Trade Classification—SITC*) bagian 5 (kimia), 6 (manufaktur dasar), 7 (mesin dan peralatan transportasi), dan 8 (barang manufaktur lain-lain), di luar divisi 68.

Ekspor teknologi tinggi merupakan produk dengan kegiatan penelitian dan pengembangan (litbang) yang sangat intensif. Angka ini mencakup produk-produk berteknologi tinggi seperti dirgantara, komputer, farmasi, instrumen sains, dan mesin-mesin elektrik.

Saldo neraca saat ini merupakan jumlah ekspor bersih barang dan jasa, pendapatan bersih, dan transfer berjalan bersih.

Investasi asing langsung merupakan arus masuk bersih investasi untuk memperoleh porsi kepemilikan permanen dalam manajemen (10 persen atau lebih dari hak suara) dalam sebuah perusahaan yang beroperasi di suatu perekonomian di luar asal investor. Angka ini merupakan jumlah dari modal ekuitas, reinvestasi laba, modal jangka panjang lain-lain, dan modal jangka pendek, seperti yang disajikan dalam neraca pembayaran. Data pada saldo neraca berjalan, arus modal privat, dan investasi asing langsung diambil dari *Balance of Payments Statistics Yearbook and International Financial Statistics* yang diterbitkan IMF.

Bantuan pembangunan resmi atau bantuan resmi dari anggota OECD yang berpendapatan tinggi merupakan sumber utama pendanaan eksternal resmi bagi negara-negara berkembang, namun bantuan pembangunan resmi (*official development assistance—ODA*) juga disalurkan oleh beberapa negara donor penting yang bukan anggota komite bantuan pembangunan (*Development Assistance Committee—DAC*) OECD. DAC memiliki tiga kriteria ODA: diambil oleh sektor resmi; untuk mempromosikan pembangunan atau kesejahteraan ekonomi sebagai tujuan utama; dan disediakan berdasarkan syarat lunak, di mana elemen hibah mencapai setidaknya 25 persen dari total pinjaman.

Bantuan pembangunan resmi terdiri atas pinjaman dan hibah, pembayaran kembali neto yang memenuhi definisi ODA seperti ditentukan DAC, dan diberikan kepada negara atau wilayah yang masuk dalam bagian I daftar penerimaan bantuan DAC. Bantuan resmi terdiri atas hibah dan pinjaman serupa ODA, pembayaran kembali neto yang diberikan kepada negara dan wilayah yang masuk dalam bagian II daftar penerima bantuan DAC.

Total utang eksternal adalah utang kepada nonpenduduk yang dibayarkan dalam mata uang asing, barang, atau jasa. Angka ini merupakan jumlah utang jangka panjang publik, dijamin pemerintah, dan swasta yang tidak dijamin, penggunaan kredit IMF, dan utang jangka pendek. Utang jangka pendek meliputi seluruh utang dengan masa jatuh tempo satu tahun atau kurang dan bunga yang dikenakan terhadap utang jangka panjang.

Nilai sekarang utang merupakan jumlah utang eksternal jangka pendek dan diskonto jumlah pembayaran imbalan jasa utang atas utang jangka panjang eksternal dari pemerintah, dijamin pemerintah, dan swasta yang tidak dijamin selama masa utang.

Sumber utama informasi utang eksternal adalah laporan kepada Bank dunia melalui Sistem Pelaporan Debitur dari negara anggota yang telah menerima pinjaman Bank Dunia. Tambahan informasi juga diambil dari arsip Bank Dunia dan IMF. Tabel ringkas mengenai utang eksternal negara berkembang diterbitkan setiap tahunnya dalam *Global Development Finance* dari Bank Dunia.

Migrasi bersih merupakan rata-rata jumlah migran tahunan neto selama satu periode, yang adalah jumlah imigran per tahun dikurangi dengan jumlah emigran, termasuk warga negara maupun nonwarga negara. Data yang disajikan dalam tabel merupakan estimasi lima tahun. Data diperoleh dari *World Population Prospects: The 2004 Revision* dari Divisi Kependudukan Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nations Population Division*).

Kredit Domestik yang disediakan oleh sektor perbankan merupakan seluruh kredit bruto yang disalurkan kepada berbagai sektor, dengan pengecualian kredit kepada pemerintah bersih, yang dinyatakan neto. Sektor perbankan mencakup otoritas moneter, bank umum, dan institusi perbankan lainnya yang terdapat ketersediaan data (termasuk institusi yang tidak menerima simpanan yang dapat ditransfer, namun akan dibayarkan sebagai utang saat jatuh tempo atau rekening tabungan). Contoh institusi perbankan lain adalah *saving and mortgage loan institution* dan *building and loan association* (Bank Perkreditan Rakyat dan SMF-ed). Data diambil dari *International Finance Statistics* dari IMF.

Tabel 5. Indikator-indikator Penting untuk Perekonomian Lainnya

Lihat *Catatan teknis* untuk Tabel 1, Indikator utama.

Metode statistik

Bagian ini menjelaskan perhitungan dari tingkat pertumbuhan *least-squares*, tingkat pertumbuhan eksponensial, dan metodologi Atlas Bank Dunia untuk menghitung faktor konversi yang digunakan untuk menghitung PNB dan PNB per kapita dalam dolar AS.

Tingkat pertumbuhan kuadrat terkecil

Tingkat pertumbuhan kuadrat terkecil (*least-squares*) digunakan jika terdapat serial waktu yang cukup panjang sehingga memungkinkan dilakukan perhitungan yang andal. Tingkat pertumbuhan tidak dihitung jika lebih dari separuh observasi dalam satu periode ternyata hilang.

Tingkat pertumbuhan *least-squares*, r , diestimasi dengan menyesuaikan garis tren regresi linear terhadap nilai tahun logaritma variabel dalam periode yang relevan. Persamaan regresi dalam dilihat dalam bentuk

$$\ln X_t = a + bt,$$

yang ekuivalen dengan transformasi logaritma dari persamaan pertumbuhan majemuk,

$$X_t = X_0 (1 + r)^t.$$

Dalam persamaan ini, X merupakan variabel, t adalah waktu, $a = \log X_0$ dan $b = \ln(1 + r)$ merupakan parameter yang diestimasi. Jika b^* merupakan estimasi *least square* dari b , rata-rata tingkat pertumbuhan tahunan, r , diperoleh dari $[(\exp(b^*) - 1)]$ dan dikalikan dengan 100 untuk dinyatakan dalam persen.

Tingkat pertumbuhan yang dihitung merupakan tingkat rata-rata yang cukup mewakili observasi yang tersedia selama keseluruhan periode. Angka ini tidak perlu harus sama dengan tingkat pertumbuhan aktual antara dua periode.

Tingkat pertumbuhan eksponensial

Tingkat pertumbuhan antara dua titik dalam satu waktu untuk data demografis, khususnya angkatan kerja dan populasi, yang dihitung dari persamaan

$$r = \ln(p_n/p_1)/n,$$

Di mana p_n dan p_1 adalah observasi pertama dan terakhir dalam periode, n merupakan banyaknya tahun dalam periode, dan \ln merupakan variabel logaritma natural. Tingkat pertumbuhan ini didasarkan pada model pertumbuhan eksponensial yang kontinu di antara dua titik dalam satu periode waktu. Angka ini tidak memperhitungkan nilai antara dalam seri. Perhatikan juga bahwa tingkat pertumbuhan eksponensial tidak berkorelasi dengan tingkat perubahan tahunan yang diukur dalam interval satu tahun yang dinyatakan sebagai

$$(p_n - p_{n-1})/p_{n-1}.$$

Metode Atlas Bank Dunia

Dalam menghitung PNB dan PNB per kapita dalam dolar AS untuk tujuan operasional tertentu, Bank Dunia menggunakan faktor konversi Atlas. Tujuan faktor konversi Atlas adalah untuk mengurangi dampak fluktuasi kurs

nilai tukar dalam perbandingan pendapatan nasional antar negara. Faktor konversi Atlas untuk satu tahun merupakan rata-rata kurs nilai tukar suatu negara (atau faktor konversi alternatif) tahun tersebut dan kurs nilai tukar untuk dua tahun sebelumnya yang disesuaikan terhadap perbedaan antara laju inflasi di negara tersebut dan laju inflasi di Jepang, Inggris, Amerika Serikat, dan Zona Euro. Laju inflasi suatu negara diukur melalui perubahan dalam deflator PDB. Laju inflasi di Jepang, Inggris, Amerika Serikat, dan Zona Euro, yang mewakili inflasi internasional, diukur melalui perubahan dalam deflator SDR. (Hak penarikan khusus, atau *special drawing right*—SDR, merupakan unit neraca IMF). Deflator SDR dihitung dengan rata-rata tertimbang deflator PDB masing-masing negara tersebut dalam SDR, dengan bobot yang digunakan adalah nilai mata uang masing-masing negara untuk satu unit SDR. Bobot ini akan berubah-ubah sepanjang waktu karena komposisi SDR dan kurs nilai tukar relatif setiap mata uang berubah. Deflator SDR dihitung dalam unit SDR dahulu, dan kemudian dikonversi ke dalam dolar AS dengan menggunakan faktor konversi Atlas SDR menjadi dolar. Faktor konversi Atlas kemudian diterapkan pada PNB sebuah negara. Hasil PNB dalam dolar AS dibagi dengan populasi pertengahan tahun untuk mendapatkan PNB per kapita.

Jika kurs nilai tukar resmi dianggap tidak dapat diandalkan atau tidak dapat mewakili kurs nilai tukar efektif selama satu periode, alternatif estimasi kurs nilai tukar digunakan dalam rumus Atlas (lihat bagian bawah).

Rumus berikut menjelaskan perhitungan faktor konversi Atlas untuk tahun t :

$$e_t = \frac{1}{3} \left[e_{t-2} \left(\frac{p_t}{p_{t-2}} / \frac{p_t^{ss}}{p_{t-2}^{ss}} \right) + e_{t-1} \left(\frac{p_t}{p_{t-1}} / \frac{p_t^{ss}}{p_{t-1}^{ss}} \right) + e_t \right]$$

dan perhitungan PNB per kapita dalam dolar AS untuk tahun t :

$$Y_t^s = (Y_t/N_t)/e_t^*,$$

di mana e merupakan faktor konversi atlas (mata uang nasional terhadap dolar AS) untuk tahun t , e_t adalah rata-rata kurs nilai tukar (mata uang nasional terhadap dolar

AS) untuk tahun t , p_t adalah deflator PDB untuk tahun t , p adalah deflator SDR dalam dolar AS untuk tahun t , Y adalah PNB per kapita dalam dolar AS untuk tahun t menggunakan Atlas, Y_t merupakan PNB saat ini (mata uang lokal) untuk tahun t , dan N adalah populasi pada pertengahan tahun untuk tahun t .

Faktor konversi alternatif

Secara sistematis, Bank Dunia menguji kesesuaian kurs nilai tukar sebagai faktor konversi. Faktor konversi

alternatif digunakan jika kurs nilai tukar resmi dinilai menyimpang dengan selisih yang cukup besar dari kurs efektif yang berlaku untuk transaksi domestik mata uang asing dan perdagangan produk. Hal ini hanya berlaku untuk sejumlah kecil negara, seperti yang disajikan dalam tabel dokumentasi data Primer dalam Indikator Pembangunan Dunia 2007. Faktor konversi alternatif digunakan dalam metodologi Atlas dan di bagian lain dalam Indikator Pembangunan Dunia terpilih sebagai faktor konversi satu tahun.

Indeks

A

Abidjan, 71, 97
Ad valorem, 237, 248, 249, 266
Afrika, 139, 141-143, 145, 146,
148-151, 153, 155-158, 161,
162, 166
Afrika Barat, 71, 72
Afrika Selatan, 94, 95, 97
Afrika Sub-Sahara, 139, 143, 153,
156-158
Aglomerasi, 109, 112-113, 123,
128, 240, 249, 254-257, 262,
263, 267
Aglomerasi ekonomi, 277
Akta Korporasi Kotamadya 1835,
286
Akta Reformasi 1832, 286
Aktivitas ekonomi, 107-109, 112-
115, 118-120, 122-123, 133
Aktivitas manufaktur, 107, 112,
133
Akunting, 236, 250
Alabama, 66
Aljazair, 94, 95, 137
Almaty Programme of Action, 263
Amerika Latin, 139, 151, 153, 155,
158-160, 162, 164
Amerika Serikat, 64, 141, 148, 150,
152-154, 156, 159, 160, 162,
167, 169

Amerika Utara, 64, 67-69, 137-
139, 142, 144, 150, 152-153,
159, 163-165, 167
Andhra Pradesh, 78
Angka harapan hidup bayi, 500
Ansan, 77
Antwerp, 74, 100
Apartheid, 212
Arab Saudi, 140, 141, 157
Area lahan, 122
Argentina, 146, 149, 164
Armenia, 140, 141
Asia, 137-139, 141-143, 145, 146,
149-161, 163-168
Asia Selatan, 141, 142, 149, 152,
156, 142, 150, 153, 157, 158,
166
Asia Tengah, 142, 146, 153, 157-
158
Asia Timur, 137-139, 145, 152,
154, 156, 158, 163, 165, 167,
168, 142, 143, 150-151, 153,
157-160
Asia Timur Laut, 137, 138, 142,
150-153, 156, 157
Asosiasi Pembangunan
Internasional (International
Development Association—
IDA), 395
Athena, 86

Atlanta, 78
Aturan peringkat-ukuran, 75, 76
Australia, 139, 151-152, 154, 156
Autarki, 205, 207

B

“biaya penemuan”, 370
Baltimore, 100-101
Bamako, 71-72
Barang antara, 368, 370
Basildon, 82
Belarusia, 157, 159
BELDES, 350
Belgia, 74-75, 79, 100-101
Bendungan Tinggi Aswan, 379
Benin, 87, 94, 103
Berlin, 150, 159
Bersama Amerika Tengah (Central
American Common Market
—CACM), 380
Biaya fisik, 110
Biaya transportasi, 235-237, 242-
244, 251, 257, 266-267
Biaya variabel, 250, 259
Bogotá, 78
Bolivia, 146
Bongkar-muat, 248
Botswana, 87, 146, 157, 165
Brasil, 81, 93-94, 95, 97
Bretton Woods, 206

- British Columbia, 67
 Brugge, 74
 Brussels, 74, 86
 Budapest, 71, 84, 86
 Buenos Aires, 97
 Bureau of Economic Analysis, 334
 Burundi, 148
Busway, 294
Buys, 80-81, 84
- C**
 Cad, 87, 94-95, 103
 California, 66-68
Call centers, 236
 Cape Town, 95-96
 CDIAC, 500
 Cendekiawan, 268, 271
 Cerukan (*niche*), 366
Chomitz, 80-81, 84
 Cile, 93-95, 140, 146, 149, 164
 Cina, 73, 81, 95-96, 101-103, 145, 150-154, 156, 158, 164, 165, 168
Cold-chain, 355
 Commission for Africa 2005, 87
 Conseil de l'Entente, 365
 Crawley, 82
Customs union, 372
- D**
 DAC, 496, 504
 Daerah administratif, 121, 123
 Daerah periferi, 296
 Daerah statistik, 121, 123, 127-128
 Dallas, 78
 Dark Satanic Mills, 99
De-facto, 370
 Delhi, 75, 97, 103
 Delta Sungai Indus, 379
 De Luca, 80
Demand-side links, 310
 Deng Xiaoping, 107
 Deregulasi, 243, 258
 Destinasi, 110
 Dharavi, 96, 99
- Diferensiasi, 236, 252
Diourbel, 79
 Disparitas pendapatan, 123-124, 131
 Disparitas spasial, 109, 125
 Distribusi spasial, 109, 120
 Divergensi, 122, 128, 223, 227-228
 Divisi, 210
 Dubai, 71
 Dublin, 84, 86, 100-101
 Durban, 95-96
 Düsseldorf, 78
- E**
eminent domain, 287
 EAC, 212
 East African Community, 212
 Ecole Nationale d'Economic Applique, ENEA, 377
 Ecole Nationale Supérieure de Statistique et d'Economic Appliquee, ENSEA, 377
 Economic Community of West African States, 212
 ECOWAS, 212
 Edinburgh, 98
 Efisiensi, 256, 260-261, 265-266, 267
Eisenhower Interstate System, 66
 Ejido, 305-306
 Ekonomi aglomerasi, 204-205, 217, 222-223, 231-233
 Ekonomi satelit, 246
 Eksogenus, 205, 221-222
 Ekspor, 269, 270
 Emisi karbondioksida, 500
 Eritrea, 87, 139, 146
 Eropa, 69
 Eropa Barat, 137-139, 150-153, 155, 157, 159, 163-164
 Eropa Selatan, 146, 164
 Eropa Timur, 139, 142, 146, 150, 151-153, 155, 157-158, 161, 169
 Estonia, 169
Ethnologue, 148, 149
 Etiopia, 139, 146
- F**
 FDI, 159-160
Federal Highway Act, 66
 Federasi Rusia, 142, 159, 142, 157
Fifth National Plan, 356
 Filipina, 94-96
Five Points, 100
Flemish, 74
Floor Space Index—FSI, 289
Foreign direct investment, 159
Free on board, 503
 Frikasi perdagangan, 237, 242, 243, 246, 248-249, 267
- G**
 G7, 150-151
 Gabon, 140-141
 Gambia, 140-141, 157
 Gaudalajara, 74
Gecekondou, 314
Gent, 74
 Geografi ekonomi, 239, 251-252, 255
 George Orwell, 104
 George Zipf, 76
 Georgia, 140-141
 Ghana, 87, 94
Glasgow, 100
 Globalisasi, 235-236, 240, 242, 254
 Global Rural-Urban Mapping Project, 80
 Goiás, 97
 Goiás, 97
 GRUMP, 80, 81
 Guinea Ekuatorial, 140
 Gumi, 77
 Gyeongbu Express, 77
- H**
 Haiti, 140-141, 154
 Hamburg, 78
 Hannover, 78
 Hefei City, 81
 Helsinki, 100-101

- Hukou*, 214-215, 337
 Hukum Gibrat, 75
 Hukum Zipf, 75-76
Huruma, 97
Hyderabad, 78
- I**
 Ilmu ekonomi, 235
 Imigrasi terkelola, 210
 Implikasi, 254
 Improved Road Transport Governance Initiative, 260
 Indeks harga, 242, 246, 248
 India, 74, 78, 81-82, 94-96, 102-103, 148, 150-151, 154, 165, 168-169
 Indiana, 65
 Industrialisasi, 109, 120
 Infrastruktur, 239, 240, 242, 244-245, 247, 250-252, 254-263, 267
 Infrastruktur lunak (*soft infrastructure*), 270
 Infrastruktur Regional, 376, 389
 Infrastruktur utama (*backbone*), 377
 Inggris, 64, 146, 149, 150-152, 163
 Institusi yang “buta”, 277-278, 286, 298, 299, 300, 303, 308, 311, 319
 Institut Sous-regional de Statistique et d’Economic Applique, ISSEA, 377
 Integrasi, 269-271
 Integrasi ekonomi, 240, 271
 Integrasi regional, 271, 366, 368, 369, 370-371, 373, 376, 380, 382-384, 387-388, 390-392, 395
 Intensifikasi pertanian, 270
 Internal Revenue Service, 334
 Internet, 238, 249, 260
 Intervensi geografis, 278
 Intraindustri, 236-238, 242, 249, 250, 253
 Investasi, 115, 125, 126, 130, 134, 240, 242, 245, 246, 252, 254-255, 258-259, 261, 266-267, 269
 Irak, 148
 ISCED, 501
 ISIC, 502
 Italia, 151, 164
- J**
 Jalur Padang-Medan, 78
 Jarak regional, 268
 Jaringan ekonomi, 244
 Jaringan Pengetahuan dan Pembelajaran Karibia (CKLN), 386
 Jeongeup, 77
 Jepang, 69, 139, 149-153, 155-156, 158, 163-165, 169
 Jerman, 148, 151
 Johannesburg, 95-96
- K**
 Kabel laut Atlantik Selatan 3 (South Atlantic 3—SAT3), 377
 Kairo, 86, 103
 Kamerun, 78, 88, 94, 103
 Kanchan Puri, 97
 Karibia, 142, 147, 159, 153, 157, 158, 162
 Kawasan Ruhr, 78
 Kazakhstan, 76, 103
 Kebutuhan dasar, 268
 Kemitraan Baru untuk Pembangunan Afrika (New Partnership for Africa’s Development—NEPAD), 394
 Kenya, 140, 141, 157, 166
 Kepadatan ekonomi, 244
 Kepadatan ekonomi (economic density), 270
 Kepulauan Kurile, 149
 Kerja Sama Ekonomi Subregional Asia Selatan (South Asia Subregional Economic Cooperation—SASEC), 389
 Kerja sama institusional, 373-374
 Keuntungan non-ekonomis, 369
 Keuntungan pihak pertama (*first-mover advantage*), 367
 Keuntungan potensial, 279
 Kibera, 97
 Kolombia, 78, 94-95, 97
 Komposisi umur penduduk, 499
 Komunikasi, 242, 249-251, 253, 256-257, 266-267
 Komunitas Afrika Timur, 212
 Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Barat, 212
 Komunitas Pembangunan Afrika Selatan, 212
 Kongesti, 256-258, 263
 Konsentrasi ekonomi, 108, 122-123
 Konsentrasi spasial, 119-121, 123
 Konstitusi Denmark, 283
 Konstraintuitif, 254
 Kontribusi agregat, 378
 Konvergensi, 107-109, 113-114, 116, 118, 122-126, 129, 131-132, 135, 204, 207, 212, 219-220, 223, 226, 227-228, 236, 240, 242
 Konvergensi-sigma, 67
 Konvergensi beta, 66
 Korea Selatan, 73, 77, 85
 KOYDES, 350
 Kuala Lumpur, 86, 102
- L**
 Lagos, 71, 72, 84
 LandScan, 80, 81
Least-squares, 498, 500, 504
 Leeds, 100
 Leuven, 74
 Liberalisasi unilateral, 366, 369
 Libia, 140-141, 157
 Linier, 244, 248
 Lisbon, 86
 Liverpool, 100
 Logistik, 244, 247-248, 267
 London, 72, 74, 82, 84, 98-99, 103-104
 Los Angeles, 67, 75, 82
 Louisiana, 66
 Lower Manhattan, 100
 Luksemburg, 146, 167

- M**
- “miliaran terbawah”, 382, 390
 - “miliaran terbawah” (*bottom billion*), 390
 - M1 (Dublin-Belfast), 332
 - M50 (Dublin Ring Road), 332
 - Madagaskar, 93-95, 140-141
 - Majboor Nagar, 97
 - Malawi, 88, 93-95, 103
 - Malaysia, 81, 93, 94, 95
 - Mali, 71, 94
 - Manchester, 100-101
 - Manhattan Island, 82
 - Manufaktur, 236, 240, 242, 248-249, 252, 267-270
 - Manufaktur global, 268
 - Maroko, 76, 84, 94, 103
 - Maryland, 64, 82
 - Massa ekonomi, 108-110, 118-121, 130-131
 - Masyarakat Batubara dan Baja Eropa (European Coal and Steel Community), 371
 - Masyarakat Ekonomi dan Moneter Afrika Tengah (Central African Economic and Monetary Community), 370
 - Masyarakat Karibia (CARICOM), 386
 - Masyarakat Pembangunan Afrika Selatan (South African Development Community—SADC), 380
 - Mauritania, 87, 94
 - MDG, 95
 - Meksiko, 68, 74, 82, 84, 93-95
 - Melbourne, 100-101
 - Merkantil, 207
 - Merkantilisme, 205
 - Mesir, 88, 94, 103
 - Mezzogiorno, 352
 - Midwest, 65
 - Migrasi Besar, 344
 - Migrasi lintas batas, 271
 - Migrasi massal, 113
 - Millenium Development Goals, 95
 - Million Homes Programme, 296
 - Mississippi, 66
 - Missouri, 65, 67
 - Mitra dagang, 269
 - Modal, 203-208, 213, 220, 223, 229, 230
 - Mombasa, 95
 - Monopoli, 243, 244
 - Monopolistik, 239, 257, 259
 - Montgomery County, 82
 - Most-favored nations, 373
 - Motif ekonomi, 369
 - Motif non-ekonomi, 369
 - Muara Laut Aral, 379
 - Multilateralisme, 369
 - Mumbai, 72, 75, 81, 96, 99, 103
 - Munich, 78
- N**
- N11 (Dublin-Rosslare), 332
 - N4 (Dublin-Sligo), 332
 - N7 (Dublin-Limerick), 332
 - NAFTA, 67, 159-160
 - Nairobi, 84, 95, 97
 - Negara-negara berkembang, 239, 267
 - Negara adidaya ekonomi, 107
 - Negara tanpa batas pantai (*landlocked*), 375
 - Nelson, 80, 81, 84, 88
 - Nepal, 94, 95, 103
 - New Deal, 228
 - New Delhi, 75, 103
 - New England, 65
 - New York, 67
 - New York City, 75, 78, 82
 - Niger, 71, 87
 - Nikaragua, 94, 103, 140-141
 - Nilai sekarang utang, 504
 - Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS), 330
 - Nonekskludabilitas, 378
 - Nonrivalitas, 378
 - Nordestinos, 336
 - North American Free Trade Agreement, 159
 - Northwest Ordinance*, 65
 - NUTS1, 74
- O**
- Objective One, 331, 332
 - ODA, 504
 - OECD, 80, 83-84, 86, 91, 93, 141-143, 157
 - Ontario, 67
 - Organisasi Kerja Sama Asia Tengah (Central Asia Cooperation Organisation—CACO), 391
 - Organisasi Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (Organisation of Economic Co-operation and Development—OECD), 395
 - Organisasi Kerja Sama Ekonomi (Economic Cooperation Organisation—ECO), 391
 - Organisasi Kerja Sama Shanghai (Shanghai Cooperation Organisation—SCO), 391
 - Organisasi Komunikasi Satelit Regional Afrika (Regional African Satellite Communications Organization—RASCOM), 377
 - Organisasi Pakta Keamanan Bersama (Collective Security Treaty Collective—CSTO), 391
 - Organisasi Perdagangan Dunia, 260
 - Organisasi Perdagangan Dunia (WTO), 368, 373-374
 - Otoritas Telekomunikasi Karibia Timur (ECTEL), 386

P

Panama, 88, 94, 95
 Paradoks Todaro, 221
 Pasar, 107, 109-115, 123, 127-128, 130-135
 Pasar Bersama Amerika Tengah, 378, 380
 Pasar domestik, 240-241
 Pasar dunia, 107
 Pasar global, 270
 Pasar internasional, 109, 115, 133, 135
 Paul Collier, 150
 Pembangunan, 107-109, 116-125, 127-130, 132, 133-135
 Pembangunan regional, 321, 326
 Penanaman modal asing langsung (*Foreign Direct Investment—FDI*), 374
 Pendapatan nasional bruto (PNB), 499
 Pendapatan per kapita, 107, 114, 123-124, 126, 128-129
 Pendapatan riil, 254
 Penduduk, 468, 473-475, 478-480, 499
 Pengumpulan Energi Afrika Selatan (*Southern Africa Power Pool*), 380
 Penyebab sirkuler, 237
 Penyekatan, 268, 270
 Peralatan modal (*capital equipment*), 269
 Peralatan perantara (*intermediate equipment*), 269
 Perang Sipil, 240, 242
 Perang Tujuh Tahun Anglo-Prancis, 283
 Perdagangan internasional, 236, 241-242, 248-250, 260
 Perekonomian statis, 268
 Perhimpunan Negara-negara

Asia Tenggara (Association of Southeast Asian Nations—ASEAN), 372
 Perjanjian Kemitraan Ekonomi (Economic Partnership Agreement—EPA), 372
 Perjanjian Perdagangan Bebas Amerika Utara (North American Free Trade Agreement—NAFTA), 371
 Perjanjian Perdagangan Bebas Eropa Tengah (CEFTA), 385
 Persemakmuran Negara-negara Merdeka (Commonwealth of Independent States—CIS), 391
 Phnom Penh, 78
 PNB per kapita, 486, 490, 499, 504, 505, 506
 Polandia, 88, 91, 94, 100
 Populasi, 271
 Portugal, 151, 164, 169
 PPP, 489-490, 497, 500
 Prancis, 64, 148-149, 151
 Pretoria, 95
 Produk domestik bruto (PDB), 269, 285, 373
 Program “bantuan-untuk-perdagangan”, 373
Programa de Mejoramiento Integral de Barrios, 311
 Program Khusus bagi Perekonomian Asia Tengah (Special Programme for the Economies of Central Asia—SPECA), 391
 Program Pengembangan Perumahan dan Kerja Sama Keuangan, 286
 Program Rencana Marshall (Marshall Plan), 396
 Pusan, 77
 Putaran Doha, 368

Q

Quartiers, 71

R

“regionalisme baru”, 369
 Randstadt, 78
 Rantai pasokan (*supply chain*), 269
 Rasio nilai-terhadap-bobot, 245, 254
 Rata-rata tingkat pertumbuhan penduduk tahunan, 499
 Re-housing, 296
 Real time, 253
 Regionalisme terbuka, 371
Regional Trade Aggrement, 143
 Regulasi, 239, 244, 247, 256, 258, 260, 262, 265, 267
 Regulasi Indeks Ruang Lantai (*Floor Space Index—FSI*), 289
 Relokasi, 108, 245, 249, 251, 254
 Remiten, 212-213, 219-220, 223, 228-230
 Republik Afrika Tengah, 87, 143, 150, 157
 Republik Ceko, 139
 Republik Demokratik Kongo, 87, 150
 Republik Islam Iran, 91, 92
 Republik Slovakia, 139
 Revolusi Industri, 268, 269
 Revolusi Kebudayaan, 214
 Rio de Janeiro, 98
 Robert A. Margo, 68
 Rocinha, 97
 Royal Housing Commission, 296
 RTA, 143
 Rusia, 142, 149, 152, 159, 168, 142, 151, 153, 157
 Rwanda, 87, 94

S

SADC, 212
 Saint Marceau, 100

- Saldo neraca saat ini, 503
 San Fernando, 97
 Santiago, 86
 Satterthwaite, 81, 84, 87, 98
 Selandia Baru, 139, 151, 152, 154, 156
 Senegal, 79, 87, 94
 Seoul, 77, 86
 Shanghai, 101, 103
 Shiva Shakti Nagar, 96
 Siklus, 249, 254
Sine qua non, 282
 Sirkuler, 237, 254, 257
 Sistem ekonomi, 127, 128, 268
 Sistem keuangan regional, 375
 Sistem Koneksi Listrik Amerika Tengah (Central American Electricity Connection System), 380
 SITC, 503
 Skala ekonomi, 236, 237, 239, 251, 253, 257, 258, 263
 SMB, 213
 Southern Africa Customs Union, 370, 388
 Southern African Development Community, 212
 Spanyol, 146, 149, 164
 Spasial, 239, 252, 254-255, 259, 261, 267
 Sri Lanka, 93, 94, 95
 St. Louis, 67
 Standar higienitas UE, 374
 Stevenage, 82
 Struktur ekonomi, 271
 Struktur hub-and-spoke, 373
 Subkawasan Mekong Besar, 213
Subway, 290, 294
 Sunchang, 77
 Swiss, 143, 146, 148, 167
 Sydney, 78, 86
- T**
 Taegu, 77
 Taiwan, 73
 Tanzania, 93-95
 Tarif, 241-242, 260, 266
The Collect, 100
 The Land Enquiry Commission, 287
 Thomas, 80-81, 84
 Timor-Leste, 146
 Timur Tengah, 145, 148-150, 153, 158
 Tingkat kemiskinan, 116-117, 119, 132
 Tingkat malnutrisi, 129
 Tingkat melek huruf orang dewasa, 500
 Tobago, 78, 93-94
 Todaro, 221
 Toronto, 86
 Transformasi spasial, 108-109
Trinidad, 78, 93-94
Tshwane, 95
 Tujuan Pembangunan Milenium, 95
- U**
 Uchida, 80
 Uganda, 140-141
 Ukraina, 159
 Undang-Undang Pertumbuhan dan Peluang Afrika (*the African Growth and Opportunity Act*), 370
 UNICEF, 501-502
 Uni Ekonomi dan Moneter Afrika Barat (West African Economic and Monetary Union), 370
 Uni Ekonomi dan Moneter Afrika Barat (West African Economic and Monetary Union—WAEMU), 372
 Uni Eropa, 148, 152, 159, 167, 169
- Uni Magrabi Arab (AMU), 386
 United Nations Population Division, 504
Universal primary education (UPE), 345
 Upah riil, 269
 Urban agregat, 281
 Urbanisasi, 240, 252, 256
- V**
 Vlaams Gewest, 74
- W**
 Warsawa, 71, 86
 Washington, D.C., 82
 Werz-Kanounnikoff, 80
 Wilayah Ekonomi Regional, 396
 Wilayah Perdagangan Bebas Pan Arab (PAFTA), 386
 Wilayah Tanduk Afrika (Horn of Africa), 392
 Wina, 84-86
World Urbanization Prospects, 80-83, 86
- X**
 Xenofobis, 212
- Y**
 Yaounde, 78
 Yordania, 88, 94, 95
 Yugoslavia, 146
- Z**
 Zaman isolasi, 268
 Zambia, 82, 87, 94, 140-141, 157
Zenso, 291
 Zimbabwe, 87
 Zona Khusus bagi Kepentingan Sosial, 285
Zonas Extremas, 335, 361
Zoning Resolution, 287
 Zurich, 86

MENATA ULANG GEOGRAFI EKONOMI

Suatu tempat akan berkembang dengan baik jika tempat tersebut mendorong transformasi atas dimensi geografi ekonomi, yaitu *kepadatan* penduduk yang meningkat sejalan dengan bertumbuhnya kota; *jarak* yang lebih pendek karena kalangan pekerja dan bisnis berpindah untuk lebih mendekati penduduk; dan berkurangnya *sekat-sekat* karena negara-negara melonggarkan batas-batas ekonomi masing-masing dan memasuki pasar dunia untuk meraih keuntungan skala ekonomi dan perdagangan dalam produk-produk unggulan. *Laporan Pembangunan Dunia 2009* menyimpulkan bahwa transformasi terhadap tiga dimensi—kepadatan, jarak, dan penyekatan—merupakan hal penting bagi pembangunan, sehingga perlu didorong terus.

Kesimpulan ini cukup kontroversial. Pemukim di daerah kumuh telah mencapai miliaran jiwa, namun semangat kembali ke kota masih terus berlanjut. Satu miliar jiwa hidup di daerah-daerah tertinggal di negara-negara berkembang, terasing dari berbagai manfaat globalisasi. Kemiskinan dan angka kematian yang tinggi juga masih dialami oleh “satu miliar terbawah” dari penduduk dunia, yang terperangkap dengan ketiadaan akses ke pasar global, meskipun penduduk yang lain terus berkembang menjadi semakin makmur dan mencapai umur yang semakin panjang. Kekhawatiran terhadap tiga masalah yang dihadapi satu miliar penduduk dunia ini memunculkan resep bahwa pertumbuhan harus diseimbangkan secara spasial.

Laporan ini menyuarakan pesan yang berbeda: pertumbuhan ekonomi harus tidak seimbang. Berupaya untuk menyebarratakan pertumbuhan ekonomi sama saja dengan menghambat pertumbuhan ekonomi—yaitu memerangi kemakmuran, bukannya kemiskinan. Namun pembangunan masih tetap dapat bersifat inklusif, bahkan bagi orang yang memulai hidupnya jauh dari aktivitas ekonomi yang padat. Agar pertumbuhan dapat berlangsung cepat dan terbagi, pemerintah harus mendorong integrasi ekonomi, perubahan konsep yang mendasar, sebagaimana yang disampaikan oleh Laporan ini, dalam hal perdebatan kebijakan mengenai urbanisasi, pembangunan teritorial, dan integrasi regional. Sesungguhnya, ketiga perdebatan di atas sangat menitikberatkan intervensi berbasis tempat.

Menata Ulang Geografi Ekonomi berupaya untuk meringkai kembali perdebatan-perdebatan ini dengan memasukkan seluruh instrumen integrasi—institusi yang buta secara spasial, infrastruktur konektivitas secara spasial, dan target intervensi secara spasial. Dengan mengukur ulang komposisi instrumen yang ada tersebut, para perancang pembangunan dewasa ini dapat membentuk kembali geografi ekonomi masing-masing. Jika mereka dapat melakukannya dengan baik, pertumbuhan memang akan tetap tidak seimbang, namun pembangunan akan berdampak inklusif, bagi semua orang.



**Penerbit
Salemba Empat**



THE WORLD BANK

ISBN 978-979-061-005-7



9 789790 610057