

ANALISIS KOMPARATIF TATA RUANG, SKALA EKONOMI, BEBAN LOGISTIK, DAN KESEJAHTERAAN

A. Pendahuluan

Kemiskinan adalah bayang-bayang kelam yang selalu menyertai peradaban manusia. Ia merupakan isu global yang tidak mengenal batas negara, namun wujud, napas, dan cengkeramannya tampil dengan wajah yang sangat berbeda antara negara maju dan negara berkembang. Menyamaratakan wujud kemiskinan di seluruh dunia adalah sebuah kenaifan yang sering kali menjerumuskan para pemangku kebijakan pada solusi yang utopis dan salah sasaran.

Di negara berkembang seperti Indonesia, kemiskinan hadir dengan wajah yang kasar, bengis, dan sangat kasatmata. Ia menjelma dalam wujud balita yang stunting akibat gizi buruk, ketiadaan akses air bersih yang layak, atap rumah yang bocor, hingga minimnya fasilitas pendidikan dan pekerjaan yang manusiawi. Sebaliknya, di negara-negara maju dengan ekonomi yang telah mapan, kemiskinan sering kali bersembunyi di balik gemerlapnya gedung pencakar langit. Wujudnya lebih subtil dan relatif, seperti fenomena tunawisma di sudut kota metropolis, alienasi (keterasingan) sosial, krisis kesehatan mental, hingga sindrom ketergantungan akut terhadap jaring pengaman sosial (welfare state) dari pemerintah.

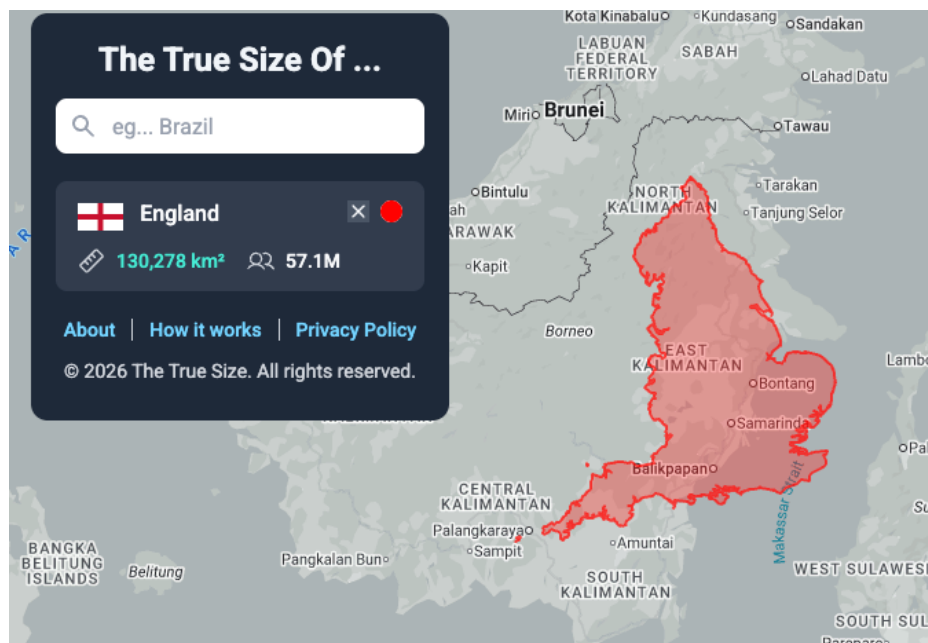
Perbedaan wujud kemiskinan ini dapat dibedah dan dijelaskan secara ilmiah melalui dua pisau analisis utama: Teori Deprivasi Kapabilitas dari Amartya Sen dan Hierarki Kebutuhan dalam Social Progress Index (SPI). Menurut ekonom peraih Nobel, Amartya Sen, kemiskinan sejatinya bukanlah sekadar rendahnya angka pendapatan secara moneter, melainkan sebuah bentuk "deprivasi kapabilitas" (perampasan kebebasan dan kemampuan dasar manusia). Di negara berkembang, deprivasi ini merampas kebebasan instrumental yang paling fundamental: ketiadaan fasilitas ekonomi untuk bertahan hidup dan hilangnya kesempatan sosial dasar (pendidikan dan kesehatan). Ketidadaan infrastruktur fisik dan akses riil inilah yang membuat kemiskinan menjadi absolut dan kasatmata. Sementara itu, di negara maju, masyarakatnya telah memiliki akses penuh terhadap fasilitas ekonomi, namun deprivasi kapabilitasnya bergeser pada hilangnya makna hidup dan kebebasan untuk merasa terhubung dengan komunitasnya secara inklusif, sehingga melahirkan alienasi sosial.

Hal ini diperkuat oleh data empiris dari Social Progress Index (SPI) yang menilai kesejahteraan secara eksklusif di luar indikator Produk Domestik Bruto (PDB). SPI membagi kemajuan sosial ke dalam tiga dimensi utama: Kebutuhan Dasar Manusia

(Basic Needs), Fondasi Kesejahteraan, dan Peluang. Negara berkembang saat ini masih harus berjuang keras di level terbawah, yakni pemenuhan Basic Needs seperti air, sanitasi, dan nutrisi. Sedangkan negara maju telah lama melampaui fase tersebut dan kini berhadapan dengan masalah di level Opportunity (peluang), seperti hak inklusivitas masyarakat dan kebebasan individu.

Kerumitan Tata Ruang, Skala Ekonomi, dan Kenaifan Mengadopsi Kebijakan, bila ditilik lebih lanjut berpijak pada perbedaan fundamental wujud kemiskinan tersebut, muncul sebuah pertanyaan retorik yang menggugah nalar: Apakah pendekatan pengentasan kemiskinan melalui pembangunan infrastruktur fisik dan jaring pengaman sosial yang digunakan di negara maju relevan untuk dicangkokkan begitu saja ke negara berkembang? Fakta di lapangan membuktikan bahwa bersikap naif dengan melakukan copy-paste kebijakan dari negara maju ke Indonesia adalah sebuah kesalahan fatal. Hambatan yang kita hadapi jauh lebih rumit, berakar kuat pada realitas tata ruang, demografi, dan beban biaya logistik. Mari kita ambil sebuah studi kasus yang menohok: Inggris Raya dan Provinsi Kalimantan Timur. Secara luas daratan, keduanya hampir setara; Inggris Raya memiliki luas sekitar 130.278 kilometer persegi, sementara Provinsi Kalimantan Timur memiliki luas 127.347 kilometer persegi. Namun, mengapa Inggris Raya mampu membangun jaringan angkutan umum yang sangat masif, merata, dan murah yang secara langsung menekan angka kemiskinan absolut?

Gambar 1 Perbandingan Kalimantan Timur dan Inggris Raya



Sumber : <https://thetruesize.com/>

Jawabannya bukan semata-mata karena pemerintah negara berkembang "gagal" atau tidak memiliki kemauan politik, melainkan karena hukum Skala Ekonomi (Economies of Scale). Inggris Raya dihuni oleh puluhan juta jiwa dengan tingkat kepadatan demografi yang sangat tinggi. Kepadatan inilah yang menciptakan skala ekonomi yang luar biasa. Tingginya volume pergerakan manusia dan barang menjamin efisiensi armada, membuat investasi infrastruktur transportasi publik menjadi murah dan cepat kembali modal. Beban biaya logistik dapat ditekan hingga titik terendah. Sebaliknya, Kalimantan Timur—terlepas dari betapa kayanya rahim bumi mereka dengan sumber daya alam—memiliki populasi yang sangat sedikit dan tersebar secara sporadis di tengah bentang alam yang luas. Ketiadaan kepadatan penduduk ini melahirkan beban biaya logistik yang mencekik. Skala ekonomi yang rendah membuat investasi untuk angkutan umum massal menjadi sangat mahal dan tidak menarik bagi pemodal.

Tragisnya, kerumitan struktural dan disparitas tata ruang ini sering kali gagal dipahami, bahkan oleh sesama Warga Negara Indonesia (WNI) sendiri. Ketimpangan ini melahirkan sebuah "normalisasi penderitaan" yang sangat memilukan. Bagi sebagian warga di pedalaman Kalimantan Timur, hidup dalam gulita tanpa akses listrik yang memadai telah menjelma menjadi hal yang dianggap "biasa". Menempuh perjalanan darat sejauh puluhan hingga ratusan kilometer melintasi infrastruktur seadanya hanya untuk berganti batas kecamatan adalah realitas kehidupan yang sehari-hari harus mereka telan. Padahal, bagi penduduk di daerah lain yang tata ruangnya memiliki skala ekonomi tinggi—seperti di Pulau Jawa jarak tempuh ratusan kilometer sudah cukup untuk membawa mereka melintasi berbagai kabupaten/kota, atau bahkan berganti provinsi. Kebutaan empati spasial inilah yang membuat kebijakan sentralistik yang dipaksakan dari pusat acap kali menemui jalan buntu.

Dari realitas inilah hati sanubari kita harus tersentak. Keberadaan infrastruktur dan tata ruang yang berbeda akan memberikan hasil yang sepenuhnya berbeda. Mengadopsi instrumen dari negara maju ke Indonesia tidaklah relevan karena hambatan, permasalahan, dan konteks ruang yang dihadapi sama sekali berbeda. Oleh karena itu, makalah ini disusun untuk mendekonstruksi dan menganalisis secara komparatif bagaimana tata ruang, skala ekonomi, dan beban logistik menjadi variabel tersembunyi yang menentukan tingkat kesejahteraan. Penyelesaian kemiskinan di Indonesia tidak bisa dijawab dengan membebek pada rumusan negara maju, melainkan harus dijawab melalui rekayasa tata ruang yang lahir dari rahim realitas geografis bangsa kita sendiri.

B. Fokus Makalah

Beralih dari kerumitan struktural dan "normalisasi penderitaan" yang telah dijelaskan sebelumnya, kita menghadapi kenyataan sosial yang jelas:

"Kita tahu bahwa kemiskinan adalah masalah global, tetapi bentuk dan penyebabnya bisa sangat berbeda antara negara maju dan negara berkembang. Di negara berkembang, kemiskinan sering terlihat jelas, seperti kurangnya akses terhadap pendidikan, layanan kesehatan, air bersih, dan pekerjaan yang layak. Sementara di negara maju, kemiskinan mungkin terlihat lebih tersembunyi, seperti tunawisma, rasa terasing dari masyarakat, atau ketergantungan pada bantuan sosial meskipun berada di tengah ekonomi yang stabil."

Dari kontradiksi ini, muncul pertanyaan penting: Apakah pendekatan pengentasan kemiskinan dan pembangunan yang diterapkan di negara maju juga relevan untuk negara berkembang? Mengapa atau mengapa tidak? Untuk menjawab pertanyaan tersebut serta memberikan argumen yang tidak hanya berdasarkan asumsi, tetapi juga didukung oleh contoh kasus nyata, data spasial, dan logika ekonomi yang kuat, fokus masalah dalam makalah ini dirumuskan menjadi dua pertanyaan dasar berikut:

Apa perbedaan mendasar antara kemiskinan di negara maju, yang bersifat relatif atau tersembunyi, dan kemiskinan di negara berkembang, yang bersifat absolut atau jelas, jika dianalisis menggunakan teori Deprivasi Kapabilitas dari Amartya Sen dan hierarki Social Progress Index (SPI)? Mengapa pendekatan pembangunan dan penyediaan infrastruktur di negara maju tidak bisa sepenuhnya diterapkan di negara berkembang, jika ditinjau secara kritis dari aspek tata ruang, skala ekonomi, dan beban biaya logistik, dengan membandingkan Inggris Raya dan Provinsi Kalimantan Timur?

Fokus masalah ini akan menjadi panduan bagi makalah ini untuk mengkritisi kebijakan sentralistik dan membuktikan bahwa konsep kesejahteraan tidak bisa sekadar diimpor, tetapi harus muncul dari pemahaman yang menyeluruh tentang ruang dan demografi tempat masyarakat itu berada.

C. Pembahasan

C.1. Dekonstruksi Wujud Kemiskinan: Analisis Teori Deprivasi Kapabilitas Amartya Sen dan Hierarki Social Progress Index (SPI)

Pembangunan ekonomi sebenarnya bukan hanya tentang peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) atau output produksi secara kuantitatif. Ini adalah proses perubahan yang melibatkan perbaikan struktur sosial, sistem kelembagaan, dan peningkatan taraf hidup masyarakat dalam jangka panjang. Ketidappahaman terhadap esensi perubahan ini sering kali mengakibatkan ilusi keberhasilan. Sebuah negara bisa melaporkan angka pertumbuhan ekonomi yang tinggi, tetapi di saat yang sama, ketimpangan pendapatan semakin melebar, dan kesejahteraan nyata tidak dirasakan oleh masyarakat kelas bawah.

Perbedaan wujud kemiskinan antara negara maju dan negara berkembang dapat dipahami dengan pendekatan kapabilitas yang dikemukakan oleh Amartya Sen. Sen menyatakan bahwa pembangunan sejati adalah proses peningkatan kebebasan manusia. Kemiskinan harus dilihat sebagai "deprivasi kapabilitas", yaitu hilangnya kemampuan dasar manusia untuk mencapai hal yang bernilai dalam hidupnya. Di negara berkembang, deprivasi kapabilitas ini terlihat jelas dalam bentuk hilangnya kebebasan untuk memenuhi kebutuhan dasar, minimnya akses pendidikan dan kesehatan, serta perampasan hak sipil. Kebutuhan yang hilang adalah hal dasar untuk bertahan hidup, sehingga kemiskinan di negara berkembang tampil dalam bentuk fisik yang nyata, seperti kelaparan, gizi buruk, dan permukiman kumuh.

Realitas ini dibuktikan oleh Social Progress Index (SPI). SPI mengevaluasi kualitas hidup masyarakat secara langsung, di luar indikator ekonomi makro. SPI dibagi menjadi tiga dimensi: Kebutuhan Dasar Manusia, Fondasi Kesejahteraan, dan Peluang. Negara-negara berkembang umumnya masih berjuang untuk memenuhi Kebutuhan Dasar Manusia, yang mencakup gizi, layanan kesehatan dasar, akses air bersih, sanitasi, dan perumahan yang layak.

Sebaliknya, negara-negara maju telah melampaui tahap Kebutuhan Dasar. Mereka umumnya telah menyediakan infrastruktur yang memadai. Namun, deprivasi kapabilitas mereka berpindah ke dimensi yang lebih tinggi, yaitu pada aspek Peluang dan keterasingan. Di negara maju, masyarakat menghadapi krisis makna hidup, eksklusivitas sosial, dan masalah kesehatan mental yang menghasilkan kemiskinan tersembunyi. Banyak orang menjadi tunawisma di kota besar atau sangat bergantung pada bantuan sosial pemerintah.

C.2. Ilusi Replikasi Kebijakan: Analisis Komparatif Tata Ruang, Skala Ekonomi, dan Beban Logistik (Studi Kasus Inggris Raya vs Kalimantan Timur)

Mengingat perbedaan wujud kemiskinan yang sangat kontras, memaksakan atau meniru pendekatan pengentasan kemiskinan dari negara maju untuk diterapkan di negara berkembang adalah sebuah kesalahan. Pendekatan peningkatan infrastruktur fisik, subsidi transportasi, dan intervensi sosial di negara maju sangat terikat pada kondisi demografi dan spasial di wilayah tersebut. Ini sangat jelas ketika kita membandingkan Inggris Raya, sebuah negara maju, dengan Provinsi Kalimantan Timur. Keduanya memiliki luas daratan yang hampir sama, di mana Inggris Raya seluas 130.278 km persegi dan Kalimantan Timur seluas 127.347 km persegi.

Kunci utama mengapa Inggris Raya dapat menyediakan infrastruktur transportasi massal yang murah dan merata terletak pada kepadatan penduduk yang menciptakan Skala Ekonomi. Inggris Raya memiliki populasi yang sangat banyak dan terkonsentrasi. Kepadatan ini menggerakkan arus manusia dan barang secara besar-besaran. Permintaan yang tinggi memastikan investasi dalam logistik dan transportasi umum menjadi efisien dan cepat mengembalikan modal.

Sebaliknya, di Kalimantan Timur, jumlah penduduk yang jauh lebih sedikit tersebar di wilayah yang luas. Jarak antar-pusat permukiman sangat jauh, sehingga skala ekonomi sulit tercapai. Ketidakadaan skala ekonomi ini membuat investasi dalam transportasi massal menjadi mahal dan tidak menarik bagi investor.

Konsekuensinya, Beban Biaya Logistik meningkat. Tingginya biaya pergerakan barang dan jasa akan berdampak pada harga barang kebutuhan pokok. Ini sebabnya masyarakat di pedalaman Kalimantan Timur sering ingin membayar harga komoditas, seperti pangan atau bahan bangunan, jauh di atas harga normal. Beban logistik ini menyusutkan daya beli masyarakat dan langsung menyebabkan kemiskinan absolut. Penderitaan ini sering dianggap sebagai hal biasa di masyarakat, di mana menempuh ratusan kilometer hanya untuk berpindah kecamatan dipandang sebagai kewajaran. Sementara bagi masyarakat di tempat dengan skala ekonomi tinggi, jarak tersebut sudah melewati batas berbagai provinsi.

Oleh karena itu, masalahnya bukan hanya negara berkembang yang "gagal" membangun angkutan umum, tetapi tantangan spasial yang membuat pendekatan infrastruktur dari negara maju tidak bisa diterapkan dan justru akan membebani keuangan negara jika dipaksakan secara sembarangan.

C.3. Relevansi Filosofis Penataan Ruang Negara Maju untuk Kesejahteraan Negara Berkembang

Walaupun instrumen fisik dan subsidi dari negara maju tidak bisa sembarangan diterapkan, nilai filosofis dari kebijakan tata ruang mereka sangat relevan dan mendesak untuk diterapkan oleh negara berkembang. Pembangunan ekonomi harus dirancang untuk memastikan kekayaan tidak hanya terpusat pada segelintir orang, tetapi juga dirasakan oleh masyarakat miskin secara menyeluruh.

Contohnya, pengelolaan ruang saat Revolusi Industri di Inggris Raya pernah menyebabkan kemiskinan yang parah akibat urbanisasi yang ekstrem. Mereka menanggapi masalah ini dengan konsep rekayasa spasial dan sosial, seperti ide Garden City yang diciptakan oleh Ebenezer Howard. Howard percaya bahwa penataan ruang tidak hanya untuk mengelola sumber daya alam, tetapi juga untuk keadilan sosial. Struktur radial Garden City membatasi populasi dengan sabuk hijau yang permanen. Lebih dari itu, model tata ruang ini mendukung kepemilikan lahan secara kolektif.

Ini penting bagi negara berkembang. Di banyak negara berkembang, kenaikan nilai tanah sering kali hanya dinikmati oleh spekulasi, sementara penduduk asli tergusur. Konsep kepemilikan tanah kolektif dalam tata ruang negara maju memastikan bahwa peningkatan nilai ekonomi di suatu kawasan akan dimanfaatkan untuk membiayai fasilitas kesejahteraan masyarakat.

Dengan demikian, pendekatan yang paling relevan dari negara maju untuk diterapkan di Indonesia adalah ketegasan dalam perancangan kebijakan tata ruang yang berorientasi pada keadilan sosial. Pembangunan di negara berkembang harus menghindari kebijakan dari pusat yang terlalu mengontrol dan mulai fokus pada pengembangan yang memetakan potensi wilayah lokal, sesuai dengan kepadatan penduduk, dan mengakomodasi kebutuhan dasar masyarakat sebagai langkah awal mengatasi deprivasi kapabilitas.

C.4. Eskalasi Skala Nasional: Disparitas Efisiensi Pengelolaan Sumber Daya antara Negara Kepulauan (NKRI) dan Negara Terpusat (Inggris Raya)

Selain membandingkan wilayah yang setara, seperti Provinsi Kalimantan Timur dengan Negara Inggris Raya, analisis ini tidak lengkap tanpa melihat pada skala nasional, yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) secara keseluruhan. Dalam pendekatan ini, kita harus mengakui bahwa masalah dan beban pengelolaan ruang yang dihadapi oleh kedua negara sangat berbeda.

Sebagai sebuah negara, Indonesia memiliki luas daratan yang jauh lebih besar dan terdiri dari ribuan pulau yang terpisah oleh lautan luas serta memiliki kontur geografis yang berbukit. Sebaliknya, Inggris Raya adalah negara dengan wilayah yang lebih kecil dan terpusat. Perbedaan ini sangat mempengaruhi efisiensi pengelolaan sumber daya, yang pada akhirnya menentukan kemampuan negara untuk meningkatkan kesejahteraan warganya.

Di negara yang terpusat seperti Inggris Raya, sumber daya ekonomi, infrastruktur, dan populasi terkonsentrasi. Konsentrasi ini membuat pengelolaan sumber daya oleh pemerintah menjadi sangat efisien. Pemerintah Inggris Raya hanya perlu satu desain infrastruktur dan sistem logistik nasional yang terhubung untuk melayani seluruh warganya. Dengan wilayah kecil namun padat penduduk, biaya operasional penyediaan fasilitas publik, seperti kesehatan, pendidikan, dan transportasi massal, menjadi rendah karena skala ekonomi dapat tercapai. Oleh karena itu, Inggris Raya memiliki peluang lebih besar untuk meningkatkan kesejahteraan warganya dan memenuhi kebutuhan dasar dalam Social Progress Index.

Sebaliknya, kondisi di Indonesia menunjukkan realitas yang berbeda. Meskipun Indonesia kaya akan sumber daya alam, kekayaan tersebut tidak terkonsentrasi. Sumber daya tersebar di ribuan pulau dengan populasi yang tidak merata. Untuk mengelola sumber daya dan mendistribusikan hasil pembangunan, Pemerintah Indonesia tidak bisa menggunakan satu desain infrastruktur. Negara harus membangun pelabuhan, bandara, jalan antarpulau, dan pembangkit listrik berulang kali di setiap pulau, yang menyebabkan biaya logistik menjadi sangat tinggi. Di banyak daerah di luar Pulau Jawa, seperti Kalimantan, Papua, atau Maluku, investasi infrastruktur yang dibangun bahkan tidak segera mencapai skala ekonominya karena penduduk yang sangat sedikit. Ketidakmampuan untuk mencapai efisiensi ini menjadikan pengelolaan sumber daya di Indonesia rentan terhadap pemborosan, kebocoran, dan disparitas harga yang tinggi antarwilayah.

Menurut Amartya Sen, kegagalan dalam pemerataan kesejahteraan di negara kepulauan seperti Indonesia menciptakan perampasan kesempatan sosial dan fasilitas ekonomi, yang merupakan akar dari ketidakbebasan. Masyarakat di pulau-pulau terpencil atau daerah pedalaman mengalami kesulitan bukan karena negara tidak memiliki kekayaan, tetapi karena distribusi kekayaan tersebut terhambat oleh masalah pengelolaan ruang yang besar.

Dengan memahami skala nasional ini, jelas bahwa solusi kesejahteraan dari negara maju yang terpusat tidak dapat diterapkan begitu saja di negara kepulauan seperti

Indonesia. Mengatasi kemiskinan di NKRI memerlukan pendekatan pengelolaan ruang yang dapat mengurangi inefisiensi logistik antar pulau, bukan sekadar meniru sistem asuransi sosial atau subsidi transportasi dari negara yang memiliki tata ruang dan demografi jauh lebih efisien.

C.5. Paradoks Pembangunan Fisik Sentralistik: Kritik Kapabilitas terhadap Tata Ruang di Indonesia

Sering kali pemerintah negara berkembang terjebak dalam ideologi developmentalism yang naif. Itu terjadi karena ketidakmampuan untuk memahami perbedaan skala ekonomi dan geografi, seperti yang dibahas pada eskalasi NKRI. Dalam dekade terakhir, pembangunan di Indonesia lebih terfokus pada euforia pembangunan infrastruktur fisik yang masif, seperti jalan tol, bandara, pelabuhan, dan proyek Ibu Kota Negara (IKN). Tujuannya adalah untuk memperlancar logistik dan mengejar pertumbuhan ekonomi seperti negara maju.

Meskipun pembangunan konektivitas bertujuan menekan biaya logistik, pelaksanaannya sering menciptakan paradoks. Pembiayaan infrastruktur sangat bergantung pada utang luar negeri, yang menambah beban fiskal. Sementara itu, pembangunan yang lebih memprioritaskan aspek fisik mengabaikan dimensi sosial dan ekologi.

Dalam menggunakan teori kebebasan Amartya Sen, model pembangunan yang memaksakan infrastruktur negara maju ke wilayah negara berkembang sering memicu "deprivasi kapabilitas" baru. Bukti empiris dari paradoks ini terlihat pada konflik agraria dan sosial, seperti yang terjadi di Wadas, Jawa Tengah, dan Rempang, Batam. Konflik ini muncul karena pemerintah merancang tata ruang tanpa memperhatikan kepentingan masyarakat lokal dan memaksakan proyek melalui tindakan intimidatif yang merampas kebebasan masyarakat untuk berbicara dan bernegosiasi.

Lebih lanjut, instrumen penting dalam tata ruang seperti Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) sering kali diabaikan demi mempercepat investasi. Pengabaian ini merampas hak masyarakat atas perlindungan dan keterbukaan, sehingga masyarakat desa terpinggirkan dari tanah kelahiran mereka. Ini membuktikan rumusan masalah kita: memaksakan desain infrastruktur fisik, seperti pembangunan pabrik atau jalan tol, di wilayah yang tidak memiliki landasan kebebasan politik dan sosial yang kuat tidak akan mengurangi kemiskinan. Sebaliknya, itu justru meminggirkan masyarakat lokal melalui perampasan hak atas tanah dan sumber mata pencaharian mereka.

C.6. Dekonstruksi Pendekatan Pembangunan: Dari Fungsionalisme Struktural Menuju Pemberdayaan Masyarakat Partisipatif

Kita perlu menyadari bahwa tata ruang dan infrastruktur besar bukan satu-satunya solusi untuk menghadapi kemiskinan dan beban logistik di negara berkembang. Oleh karena itu, pendekatan pembangunan harus didekonstruksi. Sejak era Inpres Desa Tertinggal (IDT) hingga berbagai bantuan langsung, intervensi pengentasan kemiskinan di Indonesia masih sangat kental dengan pendekatan struktural fungsional yang bersifat top-down. Pendekatan ini menciptakan birokrasi sentralistik yang kurang peka terhadap kebutuhan lokal, sehingga secara sistematis membunuh inisiatif masyarakat desa untuk menyelesaikan masalah spasial dan ekonomi mereka.

Sebagai solusinya, pendekatan yang paling relevan di negara kepulauan seperti Indonesia adalah Pemberdayaan Masyarakat. Menurut Robert Chambers, pemberdayaan masyarakat adalah konsep pembangunan yang mencakup nilai sosial, seperti berfokus pada rakyat, partisipatif, memberdayakan, dan berkelanjutan.

Untuk mengatasi masalah skala ekonomi dan tingginya biaya logistik di daerah terpencil, seperti pedalaman Kalimantan Timur, perancangan tata ruang dan ekonomi tidak boleh lagi diputuskan dari pusat. Perencanaan harus mengikuti prinsip desentralisasi dan otonomi, di mana masyarakat diberikan kewenangan untuk mengelola kegiatan sosial dan ekonomi sesuai kapasitas desa mereka.

Integrasi tata ruang dan pemberdayaan dapat dilakukan dengan memperkuat modal sosial dan kemandirian desa, bukan dengan memberikan bantuan tunai yang sarat muatan politik. Melalui pendekatan partisipatif, pembangunan di pedalaman tidak perlu menunggu investasi mega-infrastruktur yang tidak mungkin menguntungkan. Sebaliknya, kita bisa merancang sistem pertanian lokal yang terpadu, memperkuat koperasi, dan menciptakan inovasi kewirausahaan sosial yang langsung menyelesaikan masalah distribusi di tingkat mikro.

Dengan menempatkan manusia sebagai subjek utama pembangunan yang merdeka, sesuai dengan gagasan Amartya Sen, kita dapat mengatasi tantangan keterbatasan tata ruang dan geografi di Indonesia melalui ketahanan komunitas lokal. Pembangunan yang sukses di negara berkembang akan berfokus pada pembangunan manusia, mengedepankan kearifan lokal, dan mendistribusikan kebebasan serta hak yang sama bagi seluruh masyarakat.

C.7. Integrasi Kewirausahaan Sosial, Tata Ruang Berkeadilan, dan Transformasi Pengukuran Kesejahteraan

Menyadari kebuntuan dari pendekatan fungsionalisme struktural dan "tirani geografi" yang meningkatkan beban biaya logistik di Indonesia, kita menjelaskan sebuah solusi. Kami telah melihat bahwa mengadopsi pembangunan infrastruktur fisik dari negara maju tanpa mempertimbangkan skala ekonomi lokal justru dapat menyebabkan hilangnya ruang hidup masyarakat. Karena itu, cara untuk mengatasi kemiskinan absolut di negara berkembang harus berakar pada inovasi di tingkat mikro yang mendukung kemandirian komunitas.

Salah satu alat solusi yang paling relevan dan terbukti efektif untuk mengatasi kelemahan tata ruang dan beban logistik ini adalah pendekatan Kewirausahaan Sosial. Kewirausahaan sosial adalah gagasan perubahan sosial yang menggabungkan prinsip inovasi kewirausahaan dengan tujuan utama menciptakan nilai sosial, bukan hanya memaksimalkan keuntungan. Dalam menghadapi tata ruang yang luas dengan demografi yang tersebar, seperti di Provinsi Kalimantan Timur atau kawasan kepulauan Indonesia lainnya, menunggu infrastruktur logistik besar dari pemerintah pusat adalah penantian yang terlalu lama dan tidak realistis.

Kewirausahaan sosial mengatasi masalah spasial ini dengan mendukung ekonomi lokal. Contoh nyata adalah entitas bisnis sosial seperti Bina Swadaya dan Mitra Bali. Mereka membuktikan bahwa pemberdayaan masyarakat pedesaan dapat dilakukan dengan membangun kapasitas ekonomi secara mandiri dari bawah. Dengan memberikan akses permodalan lokal, melatih keterampilan, dan menciptakan jaringan pasar alternatif, kewirausahaan sosial memutus mata rantai logistik yang panjang dan eksploitatif. Melalui kemandirian produksi dan konsumsi di tingkat lokal, kita dapat menekan beban biaya transportasi akibat jarak geografis. Hal ini memungkinkan daya beli dan kesejahteraan masyarakat miskin pulih secara nyata.

Lebih lanjut, solusi ini memerlukan perubahan radikal dalam cara pemerintah menilai keberhasilan tata ruang dan pembangunan. Kebijakan negara berkembang harus melepaskan diri dari paradigma lama yang mengukur pembangunan hanya melalui indikator pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB). Angka PDB yang tinggi di suatu wilayah sering kali hanya menutupi kenyataan ketimpangan struktural. Pembangunan tata ruang yang menarik investasi besar tidak berarti jika masyarakat lokal tidak bahagia.

Oleh karena itu, evaluasi keberhasilan tata ruang dan pengentasan kemiskinan harus menggunakan alat pengukuran multidimensi yang berfokus pada kualitas manusia,

seperti Physical Quality of Life Index (PQLI), Social Progress Index (SPI), dan Indeks Kebahagiaan. Pengukuran kesejahteraan subjektif ini penting untuk memastikan bahwa pembangunan tidak hanya menyediakan bangunan fisik, tetapi juga memenuhi esensi kehidupan manusia seperti kepuasan hidup, keamanan, dan terhindarnya masyarakat dari alienasi di tanah kelahirannya sendiri.

Sebagai kesimpulan dari pembahasan ini, pendekatan yang benar untuk diadopsi oleh negara berkembang bukanlah bentuk fisik infrastrukturnya, melainkan filosofi keadilan tata ruang dan perluasan kemampuan manusia. Tata ruang di Indonesia harus dikembalikan pada fungsinya sebagai alat keadilan sosial yang dikelola secara desentralisasi. Melalui kombinasi kebijakan ruang yang melindungi hak masyarakat lokal dan pemberdayaan ekonomi melalui kewirausahaan sosial yang inovatif, masyarakat Indonesia dapat bebas dari jerat ketidakmampuan dan kemiskinan absolut.

C.8. Pengukuran Ketimpangan Spasial: Urgensi Adopsi Indeks Williamson pada Perangkat Daerah

Dalam menilai keberhasilan penataan ruang dan penyediaan infrastruktur dasar, penggunaan angka rata-rata makro seperti Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita dan angka agregat Indeks Pembangunan Manusia (IPM) sering kali menutupi realitas ketimpangan spasial yang sebenarnya. Angka rata-rata ini dapat menciptakan ilusi keberhasilan yang menyesatkan, karena sering kali menyembunyikan fakta bahwa banyak orang masih hidup dalam kemiskinan dan keterisolasian. Sementara itu, sekelompok kecil di pusat kota menguasai sebagian besar kekayaan ekonomi.

Oleh karena itu, kita perlu alat ukur yang lebih komprehensif dan peka terhadap kesenjangan antarwilayah, yakni Indeks Williamson. Indeks Williamson dirancang untuk mengukur tingkat ketimpangan ekonomi antarwilayah dalam suatu negara. Logika matematis dari indeks ini sangat sederhana. Jika angka indeks mendekati nol, itu menunjukkan distribusi pembangunan dan pemerataan yang baik. Sebaliknya, angka yang tinggi menjadi sinyal bahaya ketimpangan wilayah yang serius.

Menyadari keterbatasan indikator yang ada pada perencanaan strategis sebelumnya, ada pergeseran paradigma manajerial penting di tingkat pemerintahan lokal. Saat ini, Indeks Williamson didorong untuk diadopsi sebagai salah satu indikator kinerja utama dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) di berbagai Perangkat Daerah. Penekanan ini ditujukan khususnya bagi Perangkat Daerah yang menyediakan layanan infrastruktur dasar di berbagai daerah.

Adopsi Indeks Williamson oleh Perangkat Daerah bukan sekadar memenuhi syarat administratif. Ini merupakan langkah kebijakan agar alokasi APBD tidak lagi hanya terfokus pada wilayah yang sudah punya skala ekonomi tinggi. Dengan menjadikan Indeks Williamson sebagai "kompas" perencanaan, Perangkat Daerah harus mendistribusikan layanan infrastruktur dasar mereka seperti jalan desa, irigasi, air bersih, dan jaringan listrik ke daerah-daerah terluar yang selama ini terhambat oleh biaya logistik yang tinggi. Pendekatan ini memastikan bahwa hasil pertumbuhan ekonomi benar-benar didistribusikan secara merata untuk mengurangi kemiskinan absolut.

C.9. Rekonstruksi Paradigma Pembangunan Berkelanjutan: Dari Ekstraksi Ruang Menuju Green GDP dan Pemenuhan SDG

Sebagai penutup analisis komparatif ini, penataan ruang di negara berkembang tidak boleh mengulangi kesalahan besar dari pengalaman pembangunan negara maju saat Revolusi Industri. Pertumbuhan ekonomi tidak seharusnya dicapai melalui kerusakan lingkungan. Jika penyediaan infrastruktur fisik di Indonesia dilakukan secara sembrono dengan merusak hutan atau mengusir masyarakat dari tempat tinggal mereka, maka kemajuan yang diperoleh hanyalah semu dan tidak berkelanjutan.

Hal ini terlihat dalam laporan Sustainable Development Report mengenai pencapaian Indeks SDG (Tujuan Pembangunan Berkelanjutan) Indonesia. Meskipun skor SDG Indonesia pada tahun 2022 meningkat menjadi 70,16, Indonesia masih diberi label "merah" atau dianggap punya tantangan besar dalam mengatasi masalah kelaparan, pelestarian ekosistem daratan dan laut, serta perdamaian dan keadilan institusi. Rapor merah ini menunjukkan bahwa pencapaian PDB dan pembangunan fisik masih belum sepenuhnya mendukung keberlanjutan ekologi dan keadilan sosial.

Sebagai solusinya, negara berkembang harus mulai bertransisi untuk menilai keberhasilan pembangunan menggunakan indikator Green GDP (GGDP) atau PDB Hijau. Konsep Green GDP didasarkan pada prinsip pembangunan berkelanjutan, di mana kesehatan ekonomi dihitung dengan mengurangi biaya kerusakan lingkungan dan penyusutan sumber daya alam dari nilai PDB tradisional.

Dengan mengintegrasikan Green GDP ke dalam evaluasi tata ruang nasional, pemerintah pusat dan Perangkat Daerah akan menyadari bahwa merobohkan hutan Kalimantan Timur untuk mega-infrastruktur yang tidak memenuhi kebutuhan dasar warga lokal bukanlah "pertumbuhan", melainkan "defisit" peradaban. Pembangunan yang sejati, sejalan dengan harapan Amartya Sen dan hierarki keberlanjutan, harus memperluas kebebasan manusia untuk hidup sejahtera, merata di setiap wilayah, serta

berlangsung harmonis tanpa meninggalkan kerusakan lingkungan untuk generasi mendatang.

D. Kesimpulan

Secara mendasar, kemiskinan di negara maju dan negara berkembang memiliki bentuk dan akar yang sangat berbeda. Berdasarkan teori deprivasi kapabilitas dari Amartya Sen dan hierarki Social Progress Index (SPI), kemiskinan di negara berkembang muncul secara nyata karena hilangnya akses terhadap fasilitas ekonomi dasar dan kegagalan memenuhi Kebutuhan Dasar Manusia. Di sisi lain, negara maju, yang memiliki ekonomi yang lebih kuat, menghadapi kemiskinan relatif yang tidak terlihat. Ini muncul dalam bentuk alienasi sosial dan hilangnya peluang. Perbedaan dalam hierarki penderitaan ini menunjukkan bahwa pendekatan untuk mengatasi kemiskinan di negara maju, terutama yang berfokus pada penyediaan infrastruktur fisik mahal dan sistem jaminan sosial yang sentral, tidak dapat langsung diterapkan di negara berkembang.

Ketidakcermatan dalam meniru kebijakan negara maju terlihat dari perbedaan di aspek ruang dan demografi yang sangat mencolok. Studi perbandingan antara Inggris Raya dan Provinsi Kalimantan Timur menunjukkan bahwa wilayah yang sama tidak akan memberikan kesejahteraan yang sama jika besar ekonomi berbeda. Kepadatan penduduk di Inggris Raya membantu efisiensi biaya logistik dan transportasi. Sementara itu, penyebaran penduduk yang acak di negara kepulauan seperti Indonesia justru meningkatkan beban logistik, sehingga mengurangi daya beli masyarakat desa. Membangun infrastruktur besar-besaran di tengah tantangan geografis ini sering kali menghasilkan pertumbuhan yang ilusif. Alih-alih meningkatkan kesejahteraan, pembangunan yang tidak memperhatikan daya dukung lingkungan sering kali menghancurkan ruang hidup masyarakat lokal dan menciptakan deprivasi kapabilitas baru.

Oleh karena itu, langkah yang harus diambil pemerintah Indonesia bukanlah meniru model fisik pembangunan negara maju, tetapi menyesuaikan filosofi keadilan ruang. Nilai-nilai desain ruang seperti konsep Garden City, yang mencegah spekulasi lahan oleh segelintir orang dan mendorong nilai tambah bersama, sangat penting untuk diterapkan dalam manajemen ruang di Indonesia. Pembangunan harus beralih dari pendekatan top-down ke pendekatan desentralisasi yang berfokus pada Pemberdayaan Masyarakat dan Kewirausahaan Sosial. Melalui inovasi sosial dan kemandirian produksi di tingkat desa, komunitas dapat memutus rantai logistik yang panjang dan eksploitatif, sehingga

ekonomi dapat beroperasi secara mandiri tanpa selalu bergantung pada intervensi dari pemerintah pusat.

Sebagai langkah terakhir untuk memastikan pemerataan dan keberlanjutan, pemerintah di semua level harus merombak cara mengukur keberhasilan pembangunan. Instansi yang mengurus infrastruktur dasar harus menggunakan Indeks Williamson sebagai indikator utama dalam Rencana Strategis untuk mengidentifikasi dan mengurangi ketimpangan antarwilayah, bukan hanya mengandalkan angka rata-rata Produk Domestik Bruto (PDB). Selain itu, untuk mencapai komitmen Sustainable Development Goals (SDGs), paradigma ekonomi ekstraktif perlu diganti dengan pengukuran kesejahteraan yang lebih menyeluruh, termasuk penerapan Green GDP yang secara jujur menghitung kerugian akibat kerusakan lingkungan. Hanya dengan memadukan keadilan ruang, kewirausahaan sosial, dan keberlanjutan alam, pembangunan di Indonesia dapat lebih dari sekadar beton dan aspal. Ini seharusnya benar-benar berfokus pada perluasan kebebasan manusia dan penghapusan penderitaan rakyat di seluruh negeri.

E. Daftar Referensi

1. Alkire, S., & Foster, J. (2011). Counting and multidimensional poverty measurement. *Journal of Public Economics*, 95(7–8), 476–487. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2010.11.006>
2. Alkire, S., & Santos, M. E. (2014). Measuring acute poverty in the developing world: Robustness and scope of the multidimensional poverty index. *World Development*, 59, 251–274. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2014.01.026>
3. Ali, I., & Son, H. H. (2007). Measuring inclusive growth. *Asian Development Review*, 24(1), 11–31. <https://doi.org/10.1142/s0116110507000024>
4. Dollar, D., & Kraay, A. (2002). Growth is good for the poor. *Journal of Economic Growth*, 7(3), 195–225. <https://doi.org/10.1023/A:1020139631000>
5. Espinoza-Delgado, J., & Silber, J. (2021). Using Rippin's approach to estimate multi-dimensional poverty in Central America. In *Analysis of Socio-Economic Conditions: Insights from a Fuzzy Multi-Dimensional Approach* (pp. 32–52). <https://doi.org/10.4324/9781003053712-3>
6. Ouni, M., & Mraïhi, R. (2025). Impact of transport infrastructure on poverty, income inequality, and unemployment in developing countries: An assessment of

- sustainable development goals. *African Transport Studies*, 3, 100050.
<https://doi.org/10.1016/j.aftran.2025.100050>
7. Poveda, A. C., Muñoz Ortiz, A. G., & Assmus, G. C. (2016). Development, growth, environment and social equity.
 8. Prasad, B. N. (2018). Neo-liberal development, environmental sustainability and social justice: Contextualising the Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme. In *Globalisation, Environment and Social Justice: Perspectives, Issues and Concerns* (pp. 183–197). <https://doi.org/10.4324/9780429455766>
 9. Rodríguez-Pose, A., & Hardy, D. (2015). Addressing poverty and inequality in the rural economy from a global perspective. *Applied Geography*, 61, 11–23.
<https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.02.005>
 10. Tsui, K.-Y. (2002). Multidimensional poverty indices. *Social Choice and Welfare*, 19(1), 69–93. <https://doi.org/10.1007/s355-002-8326-3>