

URBANISASI CEPAT DAN PRODUKTIVITAS

Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif



Rudy C Tarumingkeng: Urbanisasi Cepat dan Produktivitas -
Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif

Oleh:

[Prof Ir Rudy C Tarumingkeng, PhD](#)

Professor of Management NUP: 9903252922

Rektor, Universitas Cenderawasih, Papua (1978-1988, dan
Rektor, Kampus AGRO Manokwari sekarang Universitas Papua Manokwari)
Coordinator, CIDA/DIKTI SFU Burnaby BC Canada 1988-1991
Rektor, Universitas Kristen Krida Wacana, Jakarta (1991-2000)
Ketua Dewan Guru Besar, IPB-University, Bogor (2005-2006)
AI - Data Analyst, dan Ketua Senat Akademik, IBM-ASMI, Jakarta 2024-

© RudyCT Academic Series

rudyclt75@gmail.com

16 Februari 2026

Bogor, Indonesia

URBANISASI CEPAT DAN PRODUKTIVITAS: MENGELOLA KOTA SEBAGAI MESIN PERTUMBUHAN YANG INKLUSIF

Suatu pagi yang lazim di Jabodetabek: ribuan orang bergerak serempak—dari gang sempit perumahan padat ke halte, dari stasiun ke gedung perkantoran, dari pasar tradisional ke pusat logistik e-commerce. Di balik rutinitas itu, ada dua narasi yang saling bertaut namun sering berlawanan arah. Narasi pertama adalah **harapan produktivitas**: kota menjanjikan upah lebih tinggi, akses pendidikan lebih baik, jaringan bisnis, dan peluang inovasi. Narasi kedua adalah **biaya urbanisasi**: kemacetan yang menggerus waktu kerja, harga rumah yang melambung, polusi, banjir, segregasi ruang, serta “jarak sosial” yang makin lebar di tengah kedekatan fisik.

Di sinilah urbanisasi menjadi isu manajerial—bukan semata isu demografi. Pertanyaan kuncinya bukan “berapa banyak orang pindah ke kota”, melainkan **apakah kota dikelola sebagai mesin pertumbuhan yang memperluas kesempatan** atau justru sebagai ruang kompetisi yang memusatkan manfaat pada kelompok tertentu. Dengan kata lain: **urbanisasi cepat hanya menjadi berkah produktivitas bila kota mampu mengubah kepadatan menjadi nilai tambah, dan nilai tambah itu dibagi secara adil.**

Esai ini menarasikan bagaimana kota bekerja sebagai “mesin produktivitas” (agglomeration), mengapa mesin itu sering “ngadat”

(congestion dan eksklusi), serta bagaimana pendekatan pengelolaan—tata kelola, pembiayaan, perencanaan, dan layanan dasar—dapat mengarahkan urbanisasi menuju **pertumbuhan yang inklusif**.

1) Urbanisasi sebagai Proses Ekonomi: Dari Perpindahan Orang ke Perpindahan Nilai

Urbanisasi bukan sekadar orang desa pindah ke kota. Urbanisasi adalah **pergeseran struktur ekonomi**: tenaga kerja bergerak dari sektor berproduktivitas rendah (umumnya pertanian subsisten) ke sektor berproduktivitas lebih tinggi (manufaktur modern, jasa bernilai tambah, ekonomi kreatif, layanan profesional). Ketika proses ini berhasil, kota menjadi arena **spesialisasi, skala, dan pembelajaran**.

Namun, urbanisasi juga berarti sesuatu yang lebih sunyi: **perpindahan nilai ruang**. Tanah yang dulu sawah menjadi kawasan industri; rumah tapak menjadi apartemen; ruko kecil menjadi pusat layanan; koridor jalan menjadi simpul transit. Ini menghasilkan “ekonomi ruang” yang tajam: siapa menguasai lahan strategis akan menguasai sebagian besar surplus kota. Maka, pengelolaan kota pada akhirnya adalah **mengelola konflik dan kolaborasi atas ruang**, yang mempengaruhi produktivitas, inklusi, dan kualitas hidup.

Dalam literatur ekonomi perkotaan, produktivitas kota sering dijelaskan melalui **agglomeration economies**—keuntungan produktivitas yang muncul ketika orang dan kegiatan ekonomi terkonsentrasi dalam satu wilayah. Intinya: kedekatan mempercepat pertukaran informasi, memperluas pilihan pekerjaan, dan menurunkan biaya transaksi. Riset sintesis tentang kepadatan menunjukkan adanya “elasticity” produktivitas terhadap densitas (sekitar 0,04 dalam meta-analisis yang banyak dirujuk), yang berarti kepadatan berkontribusi nyata terhadap produktivitas—meski efeknya bergantung pada kualitas tata kelola dan infrastruktur. ([NBER](#))

Tetapi, kedekatan juga menimbulkan biaya: macet, polusi, harga sewa tinggi, banjir, ketegangan sosial. Kota yang tidak dikelola akan mengalami paradoks: **semakin padat, semakin mahal dan lambat**, sehingga keuntungan produktivitas justru terkikis.

2) “Mesin Produktivitas” Kota: Mengapa Kepadatan Bisa Membuat Kita Lebih Produktif

Untuk memahami kota sebagai mesin produktivitas, bayangkan sebuah pabrik raksasa—bukan pabrik barang, melainkan pabrik **interaksi**. Kota menghasilkan produktivitas lewat tiga mekanisme klasik: **sharing, matching, learning**.

Sharing (berbagi sumber daya dan infrastruktur)

Di kota, perusahaan berbagi pemasok, jaringan logistik, utilitas, layanan keuangan, hingga infrastruktur digital. Ketika sebuah kawasan memiliki pelabuhan, jalan arteri, pusat data, dan jaringan pemasok, biaya rata-rata produksi turun. Inilah skala. Tetapi skala hanya bekerja bila infrastruktur andal.

Matching (pencocokan tenaga kerja dan pekerjaan)

Kota mempertemukan ragam skill dengan ragam pekerjaan. Seseorang yang tidak cocok di satu tempat dapat pindah ke perusahaan lain tanpa harus pindah pulau. Perusahaan juga lebih mudah mencari talenta spesifik. Matching yang efisien menaikkan produktivitas tenaga kerja.

Learning (pembelajaran dan inovasi)

Kepadatan mempercepat “spillover” pengetahuan. Ide bergerak lewat pertemuan formal, komunitas profesional, kampus, coworking space, hingga obrolan lintas jaringan. Ekonomi inovasi cenderung terkonsentrasi karena pengetahuan “menempel” pada jaringan manusia.

Secara empiris, berbagai studi lintas negara menunjukkan bahwa produktivitas kota cenderung naik seiring ukuran kota. Dalam kajian

OECD tentang produktivitas perkotaan, misalnya, dua kali lipat ukuran kota diasosiasikan dengan kenaikan produktivitas sekitar 2–5% (ceteris paribus), sekaligus menegaskan pentingnya tata kelola metropolitan untuk menghindari “penalti fragmentasi” akibat terlalu banyak yurisdiksi yang tidak terkoordinasi. ([OECD](#))

Secara sederhana: **kota besar punya potensi premi produktivitas**, tetapi premi itu bukan “hak bawaan”; ia adalah hasil desain institusi, infrastruktur, dan koordinasi.

3) Mengapa Urbanisasi Cepat Sering Tidak Produktif: Ketika Mesin Kepadatan Menjadi Mesin Biaya

Jika kepadatan adalah mesin produktivitas, maka **kemacetan, mahalnnya perumahan, dan layanan dasar yang timpang** adalah “gesekan” yang membuat mesin panas dan boros energi. Dalam bahasa kebijakan, kita bisa membedakan:

Agglomeration forces: kekuatan yang meningkatkan produktivitas (sharing–matching–learning).

Congestion forces: kekuatan yang menurunkan produktivitas (macet, polusi, banjir, biaya hunian, waktu tempuh, ketimpangan akses).

Dalam konteks Indonesia, laporan “Time to ACT” dari World Bank menggambarkan kota-kota Indonesia mengalami manfaat aglomerasi, tetapi sering tertahan oleh kongesti dan ketimpangan akses layanan. Laporan itu menekankan bahwa urbanisasi Indonesia sangat cepat dan memberi kontribusi pada kesejahteraan, namun “belum memenuhi potensinya” karena tekanan pada infrastruktur dasar, layanan publik, lahan, perumahan, dan lingkungan. ([World Bank](#))

Ada beberapa penyebab struktural mengapa urbanisasi cepat tidak otomatis produktif:

Pertumbuhan menyebar (sprawl) dan kepadatan tidak efisien

Banyak kota tumbuh ke pinggiran karena tanah lebih murah. Tetapi sprawl membuat jarak makin jauh, biaya transport naik, dan produktivitas turun karena waktu habis di jalan.

Ketidakselarasan lokasi pekerjaan dan hunian (spatial mismatch)

Pekerjaan formal terkonsentrasi di pusat atau koridor tertentu, sementara hunian terjangkau terdorong jauh ke pinggiran. Akibatnya, pekerja berupah rendah membayar “pajak waktu” lewat perjalanan panjang.

Harga perumahan dan lahan naik lebih cepat dari upah

Ketika kota produktif, permintaan lahan naik. Jika pasokan hunian terjangkau lambat dan regulasi tata ruang tidak adaptif, harga melonjak. Produktivitas yang dihasilkan kota “dimakan” oleh biaya hidup.

Kualitas layanan dasar tidak merata

Air bersih, sanitasi, sekolah, puskesmas, transport publik—jika aksesnya timpang, maka sebagian penduduk tidak bisa mengubah “kehadiran di kota” menjadi “mobilitas sosial”.

Pemerintahan metropolitan terfragmentasi

Banyak wilayah perkotaan melampaui batas administrasi. Jika koordinasi lemah, maka kebijakan transport, perumahan, drainase, dan tata ruang saling bertabrakan. OECD menemukan fragmentasi pemerintahan kota dapat menurunkan produktivitas beberapa persen, dan keberadaan badan tata kelola area luas dapat mengurangi dampak negatif fragmentasi tersebut. ([OECD](#))

4) Potret Indonesia: Urbanisasi Besar, Tantangan Inklusi Besar

Indonesia telah “ditransformasi” oleh urbanisasi. Laporan “Time to ACT” mencatat bahwa pada masa awal kemerdekaan hanya sekitar satu dari delapan penduduk tinggal di kota; kini jumlah penduduk urban

mencapai ratusan juta. ([World Bank](#)) Dalam kerangka data terbaru, indikator *urban population (% of total)* untuk Indonesia tercatat sekitar 58,8% pada 2024. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Lebih penting lagi adalah proyeksi: ketika Indonesia merayakan 100 tahun kemerdekaan pada 2045, diperkirakan lebih dari 70% penduduk akan tinggal di kota. ([World Bank](#)) Artinya, “masa depan produktivitas nasional” sangat ditentukan oleh bagaimana kota dikelola hari ini.

Urbanisasi juga berlangsung dalam konteks global. United Nations memperkirakan porsi penduduk urban dunia akan meningkat dari sekitar 55% menjadi 68% pada 2050. ([United Nations](#)) Ini menegaskan bahwa kompetisi produktivitas antarnegara akan semakin berupa **kompetisi antar-kota dan antar-kawasan metropolitan**.

Namun Indonesia menghadapi tantangan inklusi yang nyata. World Bank menyoroti bahwa meskipun kota memberi peluang keluar dari kemiskinan, masih terdapat kantong-kantong kerentanan: misalnya, sekitar 38% populasi di kawasan nonmetro urban tergolong miskin atau rentan terhadap kemiskinan—setara sekitar 21,5 juta orang (dalam konteks definisi dan periode data laporan). ([World Bank](#)) Ini memperlihatkan bahwa “urban” tidak identik dengan “sejahtera”; urbanisasi tanpa layanan dan konektivitas bisa menghasilkan **kota-kota menengah yang tumbuh tetapi tidak terkoneksi**, sehingga produktivitas dan mobilitas sosial tertahan.

5) Kerangka “ACT”: Mengelola Kota Agar Produktif Sekaligus Inklusif

Salah satu cara yang kuat untuk menata narasi kebijakan urban adalah kerangka “ACT” dari laporan “Time to ACT”: **Augment, Connect, Target**. ([World Bank](#))

Augment: meningkatkan cakupan dan kualitas layanan dasar dan infrastruktur.

Connect: menghubungkan kawasan urban berbagai ukuran—dan menghubungkan orang pada pekerjaan serta layanan.

Target: menargetkan tempat dan kelompok yang tertinggal agar berbagi manfaat urbanisasi.

Kerangka ini penting karena menyatukan produktivitas dan inklusi. Kota tidak cukup hanya membangun jalan; ia harus membangun **kapabilitas manusia** dan **akses**. Kota juga tidak cukup hanya “mengundang investasi”; ia harus memastikan investasi itu membangun **konektivitas** dan **keterjangkauan**.

Berikut elaborasi naratif masing-masing pilar, sekaligus strategi manajerialnya.

6) AUGMENT: Memperkuat Fondasi Produktivitas melalui Layanan Dasar dan Infrastruktur

Bayangkan sebuah perusahaan: produktivitas meningkat bukan karena pekerja “lebih rajin”, melainkan karena sistem kerja—alat, proses, pelatihan, standar—membuat mereka bisa menghasilkan lebih banyak dengan biaya lebih rendah. Kota bekerja serupa. Infrastruktur dan layanan dasar adalah “sistem operasi” kota.

6.1 Transport publik sebagai investasi produktivitas, bukan sekadar proyek fisik

Kemacetan adalah pajak produktivitas paling brutal: ia mengambil waktu, energi, dan konsentrasi. Kota yang membiarkan mobilitas bergantung pada kendaraan pribadi akan mengalami spiral: makin banyak mobil → makin macet → makin orang membeli motor/mobil untuk “menghindari” transport publik → makin macet.

Contoh pergeseran budaya mobilitas dapat dilihat dari perkembangan layanan MRT di Jakarta. Operator PT MRT Jakarta (Perseroda) melaporkan bahwa pada 2024 jumlah pengguna mencapai sekitar 111 ribu orang per hari—melampaui target 97 ribu—dan menetapkan target lebih tinggi untuk 2025. ([MRT Jakarta](#)) Dalam perspektif produktivitas, angka ini bukan sekadar statistik penumpang; ia menggambarkan pergeseran dari mobilitas “terserak” menjadi mobilitas “terkonsolidasi” yang lebih efisien.

Secara kebijakan, ekspansi jaringan juga penting. Reuters melaporkan peluncuran konstruksi jalur baru MRT pada 11 September 2024, didukung pembiayaan pinjaman dari Japan International Cooperation Agency (JICA) untuk memperluas jaringan dan mengurangi kemacetan, dengan rencana penyelesaian bertahap hingga awal dekade 2030-an. ([Reuters](#))

Pelajaran manajerialnya: **transport publik harus diperlakukan sebagai platform ekonomi**. Platform ini menghubungkan tenaga kerja ke pekerjaan, menurunkan biaya logistik harian, dan memperluas pasar tenaga kerja (labour market pooling). Investasi transport yang berhasil biasanya dikunci oleh tiga hal: integrasi antarmoda, tarif yang terjangkau, dan tata ruang yang selaras (kita akan kembali ke ini pada pilar Connect).

6.2 Air, sanitasi, kesehatan, pendidikan: “infrastruktur diam” yang menentukan daya saing

Produktivitas tidak hanya lahir dari jalan dan rel. Ia lahir dari kesehatan anak, kualitas belajar, gizi, sanitasi, dan perumahan layak. Bila kota tidak menyediakan layanan dasar yang merata, maka kepadatan menciptakan epidemi sosial: penyakit, stunting urban, learning gap, dan reproduksi kemiskinan antargenerasi.

World Bank menekankan disparitas hasil human capital dan layanan dasar di dalam dan antarwilayah sebagai hambatan bagi inklusi. ([World Bank](#)) Dalam bahasa pengelolaan kota, ini berarti: target pembangunan

harus bergeser dari “berapa kilometer jalan” menjadi “berapa menit akses ke layanan”, “berapa persen rumah tangga mendapatkan air aman”, atau “berapa besar penurunan *learning poverty* di kantong-kantong miskin”.

6.3 Pembiayaan dan kapasitas kota: infrastruktur membutuhkan institusi

Masalah klasik di negara berkembang adalah “kota punya mandat, tapi tidak punya uang dan kapasitas.” Karena itu, pilar Augment mensyaratkan reformasi tata kelola pembiayaan dan perencanaan.

Di Indonesia, pendekatan penguatan perencanaan dan pemrograman investasi kota dipraktikkan melalui National Urban Development Project (NUDP) yang menekankan keterpaduan perencanaan investasi dan penganggaran, serta penyusunan strategi nasional infrastruktur perkotaan. ([Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah](#))

Pelajaran manajerialnya: produktivitas kota memerlukan *pipeline* proyek yang bankable, data yang memadai, dan koordinasi lintas sektor. Tanpa itu, investasi cenderung ad-hoc—mengikuti siklus politik, bukan kebutuhan sistem.

7) CONNECT: Menghubungkan Orang ke Pekerjaan, Kota ke Pasar, dan Tata Ruang ke Mobilitas

Jika Augment adalah memperkuat “mesin”, maka Connect adalah memastikan “mesin terhubung” sehingga energi produktivitas mengalir ke seluruh bagian kota dan wilayah.

7.1 Konektivitas internal: mengatasi “pajak waktu” melalui desain kota

Di kota-kota yang tumbuh cepat, masalah utama sering bukan ketiadaan pekerjaan, melainkan **keterjangkauan akses** terhadap pekerjaan. Banyak pekerja urban menghabiskan dua sampai empat jam sehari di perjalanan.

Ini bukan hanya masalah kenyamanan; ini mengurangi jam produktif, meningkatkan stres, menurunkan kualitas pengasuhan anak, dan pada akhirnya menurunkan produktivitas ekonomi.

Konektivitas internal membutuhkan sinergi:

transport publik yang layak,

jaringan jalan yang cerdas (manajemen lalu lintas, parkir, pembatasan kendaraan pada koridor tertentu),

dan tata ruang yang mendekatkan hunian dengan pekerjaan (mixed-use, densifikasi koridor transit, pengendalian sprawl).

Konsep yang sering digunakan adalah Transit-Oriented Development (TOD): bukan sekadar membangun stasiun, tetapi membangun ekosistem hunian–komersial–layanan publik di sekitar stasiun sehingga perjalanan harian menjadi lebih singkat dan murah. Di sini, kota belajar mengubah “nilai lahan” yang naik karena transit menjadi sumber pembiayaan—misalnya melalui mekanisme *land value capture* yang dirancang adil.

7.2 Konektivitas antarwilayah: kota menengah, logistik, dan integrasi pasar tenaga kerja

Indonesia bukan hanya Jakarta. Salah satu tantangan besar adalah bagaimana kota-kota menengah dan kecil terkoneksi dengan pasar nasional dan global. Konektivitas antarwilayah mencakup pelabuhan, bandara, kereta barang, jalan strategis, dan konektivitas digital.

World Bank menekankan pentingnya menghubungkan kawasan urban berbagai ukuran dengan satu sama lain, dengan wilayah rural sekitarnya, dan dengan pasar internasional—agar urbanisasi tidak hanya menguntungkan metropolitan inti. ([World Bank](#))

Dalam narasi produktivitas inklusif, kota menengah adalah “jembatan” mobilitas sosial: biaya hidup lebih rendah daripada metropolitan, namun peluang ekonomi bisa tinggi jika terkoneksi. Tanpa konektivitas, kota

menengah menjadi tempat “parkir demografi”: penduduk bertambah, tetapi pekerjaan berkualitas tidak mengikuti.

7.3 Konektivitas sosial: sekolah, jaringan, dan segregasi

Ada konektivitas yang tidak terlihat: konektivitas sosial. Di kota, jaringan sosial menentukan peluang kerja dan mobilitas. Namun kota juga cenderung menghasilkan segregasi—si kaya tinggal dekat pusat peluang, si miskin terlempar ke pinggiran atau kawasan rentan.

Karena itu, kebijakan Connect tidak cukup pada transport dan jalan, tetapi juga pada:

akses pendidikan berkualitas lintas wilayah,

kebijakan zonasi sekolah yang mengurangi segregasi,

ruang publik yang aman dan inklusif,

dan ekosistem pelatihan keterampilan (TVET, *micro-credential*) yang dekat dengan komunitas pekerja.

8) TARGET: Memastikan Mereka yang Rentan Tidak Tersingkir dari Mesin Pertumbuhan

Pertumbuhan yang tidak ditargetkan sering bersifat “trickle-up”: manfaat mengalir ke atas karena aset produktif (tanah strategis, modal, pendidikan) terkonsentrasi. Maka, Target adalah strategi moral sekaligus strategi ekonomi: tanpa inklusi, kota kehilangan stabilitas, legitimasi, dan pada akhirnya kehilangan produktivitas.

8.1 Perumahan terjangkau: kunci inklusi yang paling menentukan

Di banyak kota, krisis inklusi paling nyata adalah perumahan. Ketika rumah terjangkau jauh dari pusat kerja, pekerja miskin membayar mahal dalam bentuk waktu dan transport. Ketika rumah terjangkau tidak

tersedia, tumbuh permukiman informal—yang sering berlokasi di lahan berisiko (bantaran sungai, sempadan rel, daerah rawan banjir).

Di Indonesia, program penanganan permukiman kumuh seperti Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) menjadi contoh intervensi yang menekankan perbaikan infrastruktur dasar dan layanan di kawasan rentan, meski efektivitasnya sangat bergantung pada kualitas kolaborasi lokal dan kesinambungan pendanaan (berbagai studi kasus daerah menunjukkan variasi hasil). ([Pubmedia Journal Series](#))

Prinsip pentingnya adalah "*in-situ upgrading*" (memperbaiki di tempat) ketika memungkinkan, agar masyarakat tidak diputus dari jaringan kerja dan sekolah. Relokasi tanpa strategi mata pencaharian sering memindahkan kemiskinan—bukan mengurangnya.

8.2 Ekonomi informal: dari "bertahan hidup" menjadi "bertumbuh"

Kota Indonesia memiliki porsi ekonomi informal yang besar—dari pedagang kaki lima hingga layanan rumah tangga dan logistik mikro. Dalam lensa produktivitas inklusif, informal bukan "masalah yang harus dibasmi," melainkan **arena transisi**: bagaimana pekerja informal naik kelas melalui akses pembiayaan, legalitas sederhana, pelatihan, dan perlindungan sosial.

Jika kota menekan informal tanpa menyediakan jalur formal yang realistis, maka yang terjadi adalah *underground economy* dan konflik sosial. Sebaliknya, jika kota memberi "tangga" (ladder of formalization)—izin murah, lokasi berdagang yang layak, pembinaan higienitas, akses pembayaran digital—maka produktivitas meningkat sekaligus ketertiban kota membaik.

8.3 Kelompok rentan: perempuan, lansia, disabilitas, dan anak

World Bank juga menekankan perlunya desain kota yang memungkinkan semua kelompok—termasuk perempuan, anak, lansia, dan penyandang disabilitas—mendapat manfaat urbanisasi secara penuh. ([World Bank](#)) Ini

bukan kosmetik. Kota yang aman (penerangan, trotoar, transport publik yang ramah) meningkatkan partisipasi kerja perempuan, mengurangi biaya sosial, dan memperluas basis produktif.

9) Tata Kelola Metropolitan: Mengelola Kota yang “Lebih Besar daripada Batas Administrasi”

Salah satu masalah paling sulit dalam urbanisasi cepat adalah kenyataan bahwa “kota ekonomi” berbeda dari “kota administrasi”. Aktivitas harian—komuter, logistik, air, banjir—melintasi batas kabupaten/kota. Ketika kebijakan tidak mengikuti geografi ekonomi, muncul duplikasi, kekosongan layanan, dan konflik anggaran.

Kajian OECD menegaskan dua pesan penting:

produktivitas meningkat seiring ukuran kota;

fragmentasi pemerintahan menurunkan produktivitas, dan badan tata kelola area luas dapat mengurangi efek negatifnya. ([OECD](#))

Bagi Indonesia, implikasinya adalah:

butuh mekanisme koordinasi lintas daerah untuk transport, drainase, pengendalian banjir, persampahan, dan perumahan,

butuh model pembiayaan bersama untuk proyek lintas batas,

dan butuh standar data bersama (*shared data standards*) agar keputusan berbasis bukti.

Dalam konteks kebijakan nasional, RPJMN 2025–2029 (ditetapkan melalui Perpres No. 12 Tahun 2025) menekankan transformasi pembangunan, termasuk pembangunan wilayah dan sarana prasarana, dengan delapan prioritas nasional sebagai kerangka eksekusi lintas sektor. ([Kementerian Sekretariat Negara](#)) Di tingkat praktik, keberhasilan kerangka nasional sangat ditentukan oleh kemampuan daerah

membangun koordinasi metropolitan yang konsisten—di atas perubahan kepemimpinan dan siklus politik.

10) Studi Kasus Naratif: “Kota Delta” dan Tiga Keputusan yang Mengubah Arah

Untuk mengonkretkan strategi ACT, mari gunakan narasi hipotetik yang realistis: **Kota Delta**, sebuah kota menengah yang tumbuh cepat karena industri makanan-minuman dan logistik. Populasi naik pesat, perumahan menyebar ke pinggiran, kemacetan meningkat, dan banjir musiman makin sering.

Wali kota baru datang dengan slogan “kota produktif”. Tetapi tim teknokratnya menyadari: **produktif tanpa inklusi akan memicu protes sosial; inklusi tanpa produktif akan memicu pengangguran**. Maka mereka membuat tiga keputusan.

Keputusan 1: Mengukur produktivitas sebagai “waktu dan akses”, bukan hanya “PDRB”

Mereka membangun dashboard sederhana:

rata-rata waktu tempuh rumah–kerja,

persentase warga yang mencapai layanan kesehatan primer dalam 15 menit,

biaya hunian sebagai proporsi pendapatan,

dan angka putus sekolah di kelurahan miskin.

Ini menggeser prioritas anggaran: bukan proyek besar yang indah, tetapi proyek yang menurunkan “pajak waktu” dan “pajak akses”.

Keputusan 2: Menyatukan transport dan tata ruang pada dua koridor utama

Kota Delta tidak mampu membangun MRT. Tetapi mereka bisa membangun bus rapid transit yang disiplin, trotoar, dan jalur sepeda pada koridor padat. Mereka juga mengubah peraturan zonasi: di sekitar halte utama, diperbolehkan hunian vertikal sederhana dan *mixed-use*.

Hasilnya bukan instan, tetapi dalam dua tahun:

permintaan rumah kontrakan dekat koridor meningkat,

pedagang mikro mendapat lokasi resmi,

dan perusahaan logistik melaporkan penghematan waktu pengiriman intra-kota.

Keputusan 3: Menargetkan kawasan rentan dengan “upgrade” + penghidupan

Alih-alih menggusur, kota melakukan upgrading drainase, sanitasi, dan akses jalan di dua permukiman informal—bersamaan dengan program sertifikasi keterampilan dan kemitraan dengan industri untuk perekrutan.

Di sini “Target” bekerja: penduduk tidak hanya mendapat lingkungan lebih sehat, tetapi juga jalur kerja lebih stabil. Kota juga menurunkan beban sosial jangka panjang: penyakit dan putus sekolah menurun.

Narasi Kota Delta memperlihatkan inti manajemen kota:

menerjemahkan visi menjadi indikator, indikator menjadi program, dan program menjadi koordinasi lintas unit. Kota dikelola seperti organisasi besar—dengan strategi, KPI, proses, pembiayaan, dan budaya kolaborasi.

11) Kota yang Inklusif adalah Kota yang Lebih Produktif

Ada anggapan lama bahwa inklusi adalah “biaya moral” yang mengurangi efisiensi. Dalam konteks urbanisasi cepat, asumsi itu keliru. Inklusi adalah **prasyarat produktivitas jangka panjang** karena:

pekerja sehat dan terdidik menaikkan produktivitas,
perumahan terjangkau dekat pekerjaan menurunkan friksi,
transport publik yang aman meningkatkan partisipasi kerja,
dan ketimpangan yang terkendali meningkatkan stabilitas sosial dan
kepastian investasi.

Bila kota gagal inklusif, ia akan membayar mahal: kriminalitas, konflik
lahan, protes layanan publik, penurunan daya tarik investasi, dan “brain
drain” ke kota lain atau negara lain.

Dengan kata lain: **kota yang inklusif bukan kota yang “baik hati”,
melainkan kota yang “cerdas strategi”.**

12) Penutup: Mengelola Urbanisasi Cepat sebagai Proyek Peradaban

Urbanisasi cepat adalah salah satu proyek terbesar abad ini. Ia bukan
hanya soal bangunan dan jalan, tetapi soal bagaimana sebuah bangsa
mengubah kepadatan menjadi kesempatan. Data menunjukkan
Indonesia sedang dan akan terus menjadi negara urban—sekitar 58,8%
penduduk sudah tinggal di kawasan urban pada 2024, dan lebih dari
70% diproyeksikan urban pada 2045. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#)) Ini
berarti: masa depan produktivitas Indonesia adalah masa depan
pengelolaan kota-kotanya.

Kerangka ACT memberi arah praktis:

Augment: perkuat layanan dasar dan infrastruktur sebagai fondasi
produktivitas,

Connect: hubungkan orang dengan pekerjaan dan kota dengan pasar,

Target: pastikan kelompok rentan tidak terlempar dari mesin
pertumbuhan. ([World Bank](#))

*Rudy C Tarumíngkeng: Urbanisasi Cepat dan Produktivitas -
Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif*

Pada akhirnya, kota adalah “mesin pertumbuhan” sekaligus “cermin moral”. Kota memperlihatkan apakah pembangunan hanya memperbesar angka ekonomi, atau benar-benar memperbesar ruang hidup yang layak bagi banyak orang. Urbanisasi cepat akan selalu membawa tekanan. Tetapi dengan pengelolaan yang tepat, tekanan itu dapat diubah menjadi energi: energi produktivitas yang inklusif—yang membuat kota bukan hanya tempat tinggal, melainkan tempat bertumbuh.

Berikut saya susun **glosarium** (istilah kunci) dan **daftar referensi** (sumber utama) untuk topik *“Urbanisasi Cepat dan Produktivitas: Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif.”*

Sumber kunci yang dipakai banyak dirujuk dalam kajian urban produktivitas, termasuk World Bank, OECD, United Nations Department of Economic and Social Affairs, Badan Pusat Statistik, Japan International Cooperation Agency, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta studi akademik oleh Gilles Duranton dan Diego Puga.

Glosarium

Agglomerasi (agglomeration): Pemusatan aktivitas ekonomi dan penduduk dalam suatu kawasan yang memunculkan efisiensi, pertukaran ide, dan pasar tenaga kerja yang lebih dalam.

Agglomeration economies (ekonomi aglomerasi): Keuntungan produktivitas yang muncul ketika perusahaan dan pekerja berdekatan (mis. berbagi pemasok, akses tenaga kerja, dan pembelajaran).

Antarmoda (intermodality): Keterhubungan perjalanan antar moda transportasi (jalan kaki–bus–kereta–sepeda) dengan perpindahan yang mudah dan aman.

Beban kemacetan (congestion cost): Kerugian ekonomi karena waktu tempuh, konsumsi energi, dan biaya logistik yang meningkat akibat kemacetan.

Capture value / Land Value Capture (LVC): Mekanisme menangkap kenaikan nilai lahan akibat proyek publik (mis. transit) untuk membiayai infrastruktur.

CBD (Central Business District): Pusat kegiatan bisnis/komersial dengan kepadatan pekerjaan tinggi dan harga lahan relatif mahal.

Compact city: Pendekatan kota yang mendorong kepadatan “sehat”, campuran fungsi lahan, dan mobilitas rendah emisi.

Connectivity (konektivitas): Derajat keterhubungan fisik dan fungsional antar-kawasan (jalan, transit, logistik, digital).

Density (kepadatan): Jumlah penduduk/aktivitas per satuan luas; kepadatan dapat menaikkan produktivitas bila didukung tata kelola dan infrastruktur.

Disekonomi aglomerasi: Dampak negatif dari kepadatan/aglomerasi yang tidak terkelola (kemacetan, polusi, harga rumah melonjak, stres layanan publik).

Ekonomi perkotaan: Cabang ilmu ekonomi yang menelaah bagaimana kota terbentuk, bagaimana pasar lahan/tenaga kerja berinteraksi, dan bagaimana kebijakan memengaruhi kesejahteraan.

Eksklusi spasial (spatial exclusion): Kondisi ketika kelompok tertentu sulit mengakses pekerjaan/layanan karena jarak, biaya perjalanan, atau hambatan sosial.

Externalities (eksternalitas): Dampak aktivitas ekonomi yang tidak tercermin dalam harga pasar (mis. polusi, kemacetan, efek jejaring ide).

Fragmentasi pemerintahan metropolitan: Banyaknya pemerintah lokal dalam satu kawasan perkotaan yang dapat memperbesar biaya koordinasi (tanpa mekanisme tata kelola bersama).

Functional Urban Area (FUA): Definisi “kota fungsional” berdasarkan keterkaitan ekonomi (terutama komuter), bukan semata batas administrasi.

Gentrifikasi: Perubahan kawasan karena masuknya penduduk berpendapatan lebih tinggi yang dapat menaikkan harga sewa dan mendorong relokasi penduduk lama bila tanpa perlindungan.

Governance (tata kelola): Mekanisme pengambilan keputusan, koordinasi, akuntabilitas, dan kapasitas institusi untuk mengelola kota.

Green infrastructure: Infrastruktur yang memanfaatkan proses alami (taman, koridor hijau, resapan, mangrove) untuk mengurangi banjir/panas kota dan meningkatkan kualitas hidup.

Human capital: Kompetensi, kesehatan, dan keterampilan penduduk; di kota, akumulasi human capital sering mendorong inovasi dan produktivitas.

Inclusion (inklusivitas): Prinsip bahwa manfaat pertumbuhan kota—akses kerja, layanan, dan ruang—tersebar merata lintas kelas sosial dan wilayah.

Informalitas: Aktivitas ekonomi/permukiman di luar regulasi formal; sering menjadi “buffer” pekerjaan, namun rentan terhadap risiko dan akses layanan.

In-situ upgrading: Peningkatan kawasan permukiman (termasuk kumuh) di lokasi yang sama—memperbaiki layanan dasar tanpa memindahkan warga secara masif.

Investasi modal kota (capital investment): Pembiayaan aset jangka panjang kota—air, sanitasi, drainase, transport, perumahan, ruang publik.

Kawasan kumuh (slum): Permukiman dengan kekurangan layanan dasar, kualitas hunian rendah, kepadatan tinggi, dan/atau ketidakpastian status lahan.

Keadilan mobilitas (mobility justice): Konsep bahwa sistem transport harus adil—terjangkau, aman, dan dapat diakses oleh kelompok rentan.

Kesenjangan keterampilan (skills mismatch): Ketidakselarasan antara kompetensi tenaga kerja dan kebutuhan industri kota—menghambat produktivitas dan upah.

Kota sebagai “mesin pertumbuhan”: Gagasan bahwa kota mengonsentrasikan faktor produksi dan inovasi sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi regional/nasional.

Kota metropolitan: Kawasan perkotaan luas yang mencakup kota inti dan daerah sekitar yang terintegrasi (komuter, ekonomi, layanan).

Kualitas institusi: Kemampuan pemerintah kota dalam perencanaan, penganggaran, penegakan aturan, dan pelayanan publik.

Livability (kelayakhunian): Tingkat kenyamanan hidup di kota (transport, udara, keamanan, ruang hijau, layanan publik).

Market thickening: “Pendalaman pasar” tenaga kerja/produk di kota besar—lebih banyak pilihan pekerja, perusahaan, dan peluang pencocokan (matching).

Metropolitan governance: Kerangka koordinasi lintas wilayah (kota–kabupaten) untuk isu bersama seperti transport, banjir, sampah, dan perumahan.

Mixed-use development: Penggunaan lahan campuran (hunian, komersial, kerja) untuk mengurangi jarak perjalanan dan meningkatkan vitalitas ekonomi lokal.

Perencanaan berbasis bukti (evidence-based planning): Perencanaan yang mengandalkan data mobilitas, demografi, ekonomi, dan risiko untuk menetapkan prioritas investasi.

Perumahan terjangkau (affordable housing): Hunian dengan biaya yang proporsional terhadap pendapatan; krusial untuk menjaga akses pekerja ke pusat pekerjaan.

Productivity (produktivitas): Output per pekerja/jam kerja; di kota dipengaruhi oleh aglomerasi, infrastruktur, human capital, dan tata kelola.

Public transport mode share: Proporsi perjalanan yang menggunakan angkutan umum—indikator penting efisiensi mobilitas kota.

Resiliensi perkotaan: Kapasitas kota untuk mencegah, menyerap, dan pulih dari guncangan (banjir, krisis ekonomi, pandemi).

Ruang fiskal kota: Ketersediaan kapasitas anggaran dan pembiayaan untuk investasi serta operasi layanan kota.

Shared–Matched–Learned (Sharing, Matching, Learning): Tiga mekanisme klasik ekonomi aglomerasi: berbagi infrastruktur/input, pencocokan tenaga kerja, dan pembelajaran/arus ide.

Smart city (kota cerdas): Pendekatan yang memanfaatkan data dan teknologi untuk layanan publik, tetapi tetap menuntut desain kelembagaan dan etika data.

Spatial mismatch: Ketidakselarasan lokasi hunian kelompok berpendapatan rendah dengan lokasi pekerjaan, meningkatkan biaya komuter dan mengurangi kesempatan kerja.

Sprawl (urban sprawl): Perluasan kota yang menyebar dan rendah kepadatan; sering meningkatkan ketergantungan kendaraan pribadi dan biaya layanan.

TOD (Transit-Oriented Development): Pengembangan kawasan berorientasi transit—padat, campuran fungsi, ramah pejalan kaki—di sekitar simpul angkutan massal.

Transport demand management (TDM): Kebijakan mengelola permintaan perjalanan (parkir, tarif kemacetan, pengaturan jam kerja) agar kemacetan turun.

Upah premi perkotaan (urban wage premium): Kecenderungan upah lebih tinggi di kota besar karena produktivitas/aglomerasinya lebih tinggi.

Urban dividend: Manfaat bersih urbanisasi (pertumbuhan, inovasi, akses layanan) ketika kota dikelola baik.

Urban penalty: “Hukuman urbanisasi” ketika kota tumbuh tanpa infrastruktur/tata kelola memadai (kesehatan memburuk, kemacetan, kumuh).

Zonasi: Aturan tata ruang yang mengatur fungsi dan intensitas pemanfaatan lahan; dapat meningkatkan efisiensi atau justru menghambat densifikasi bila terlalu kaku.

Referensi

Ahrend, R., Farchy, E., Kaplanis, I., & Lembcke, A. C. (2014). *What Makes Cities More Productive? Evidence on the Role of Urban Governance from Five OECD Countries* (OECD Regional Development Working Papers No. 2014/05). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5jz432cf2d8p-en>. (OECD)

Duranton, G., & Puga, D. (2020). *The Economics of Urban Density* (NBER Working Paper No. 27215). National Bureau of Economic Research. <https://doi.org/10.3386/w27215>. (NBER)

*Rudy C Tarumíngkeng: Urbanisasi Cepat dan Produktivitas -
Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif*

Glaeser, E. L., & Gottlieb, J. D. (2009). The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47(4), 983–1028.

<https://doi.org/10.1257/jel.47.4.983>. ([American Economic Association](#))

Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. Penguin Press.

([PenguinRandomhouse.com](https://www.penguinrandomhouse.com))

Henderson, J. V. (2003). Urbanization and Economic Development. *Annals of Economics and Finance*, 4, 275–341. ([AEF Web](#))

Henderson, J. V. (2003). The urbanization process and economic growth: The so-what question. *Journal of Economic Growth*, 8, 47–71.

([ScienceDirect](#))

Moretti, E. (2012). *The New Geography of Jobs*. Houghton Mifflin Harcourt. ([Better World Books](#))

Roberts, M., Gil Sander, F., & Tiwari, S. (Eds.). (2019). *Time to ACT: Realizing Indonesia's Urban Potential*. World Bank. (Ringkasan/ikhtisar edisi Indonesia tersedia). ([World Bank](#))

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2025). *World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results*. United Nations. ([United Nations](#))

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision* (Report/Highlights). United Nations. ([World Population Prospects](#))

UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. United Nations Human Settlements Programme. ([UN-Habitat](#))

World Bank. (2016, July 12). *Indonesia: Improving Infrastructure for Millions of Urban Poor* (press release terkait platform peningkatan kawasan kumuh/NSUP–KOTAKU). ([World Bank](#))

*Rudy C Tarumingkeng: Urbanisasi Cepat dan Produktivitas -
Mengelola Kota sebagai Mesin Pertumbuhan yang Inklusif*

World Bank. (2026). *Urban population (% of total population) – Indonesia (SP.URB.TOTL.IN.ZS)* (World Development Indicators). ([World Bank Open Data](#))

Badan Pusat Statistik. (2024). *Statistik Indonesia 2024*. BPS RI. ([Badan Pusat Statistik Indonesia](#))

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029 (ditetapkan 10 Februari 2025). ([Kemenko Infra](#))

BPIW, Kementerian PUPR. (n.d.). *National Urban Development Project (NUDP): Informasi umum/tujuan dan landasan program*. ([Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah](#))

Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian PUPR. (n.d.). *Tentang Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU)*. ([epkp.ciptakarya.pu.go.id](#))

Reuters. (2024, September 11). *Indonesia kicks off Japan-funded expansion of capital's train network (MRT East–West)*. ([Reuters](#))

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2024, September 11). *Press release: President Joko Widodo launches MRT East West Line Phase 1 Stage 1* (dokumen rilis). ([JICA](#))

PT MRT Jakarta (Persero). (2025). *Informasi terkini: 4,4 juta pelanggan naik MRT Jakarta sepanjang Oktober 2025* (termasuk ringkasan keterangkutan 2024 dan target 2025). ([MRT Jakarta](#))

Copilot for this article - Chatgpt 5.2 Thinking. Access date: 15 Februari 2026. Prompting on Writer's account ([Rudy C Tarumingkeng](#))

<https://chatgpt.com/c/6992695b-cfdc-83a0-be7d-e5f9f7c67f52>