

**KEBIJAKAN MITIGASI *MIDDLE INCOME TRAP* MELALUI INVESTASI SEKTOR
TRANSPORTASI YANG BERKELANJUTAN**
***MIDDLE INCOME TRAP MITIGATION POLICY THROUGH SUSTAINABLE
TRANSPORTATION SECTOR INVESTMENT***

Decky Subarja

Kementerian Perhubungan

Asropi

Politeknik STIA LAN Jakarta

ABSTRAK

Middle income trap merupakan kondisi dimana capaian pendapatan berada pada tingkat menengah selama bertahun-tahun dan tidak mampu bergerak ke tingkat yang lebih tinggi. Adanya Pandemi Covid-19 yang melanda seluruh dunia termasuk Indonesia menjadikan tantangan tersebut untuk keluar dari *middle income trap* dalam kondisi *extra ordinary*. Perlu adanya terobosan pada sektor yang memiliki *multiple effect* sehingga mendorong perekonomian Indonesia yang salah satu sektor tersebut adalah transportasi. Dengan mengambil pembelajaran dari China, Singapura, dan Korea Selatan yang memperbaiki *indogenous*, membuka konektivitas antar daerah dan memperbaiki jaringan infrastruktur transportasi. infrastruktur yang baik juga merupakan ukuran dalam proses pemindahan barang, buruh dan juga modal, dalam hal ini mengurangi biaya transportasi. Elaborasi ini sesuai dengan model *New Economic Geography* (NEG) bahwa biaya transportasi menentukan produktivitas ekonomi. Namun demikian, penyediaan infrastruktur transportasi menjadi isu terkait sumber pendanaannya. Oleh karena itu, perlu adanya alternatif pembiayaan agar tidak membebani APBN.

Kata Kunci : *Middle trap income*, konektivitas, *indogenous*, jaringan infrasturktur transportasi

ABSTRACT

The middle income trap is a condition where the income achievement is at the middle level for years and is unable to move to a higher level. The Covid-19 pandemic that has hit the whole world, including Indonesia, makes it a challenge to get out of the middle income trap in extraordinary conditions. There needs to be a breakthrough in sectors that have multiple effects so as to encourage the Indonesian economy, one of which is transportation. By taking lessons from China, Singapore, and South Korea, which have improved the indogenous, open connectivity between regions and improve transportation infrastructure networks. Good infrastructure is also a measure in the process of moving goods, labor and capital, in this case reducing transportation costs. This elaboration is in accordance with the New Economic Geography (NEG) model that transportation costs determine economic productivity. However, the provision of transportation infrastructure is an issue related to the source of funding. Therefore, there is a need for alternative financing so as not to burden the APBN.

Keywords: Middle trap income, connectivity, indogenous, transportation infrastructure network

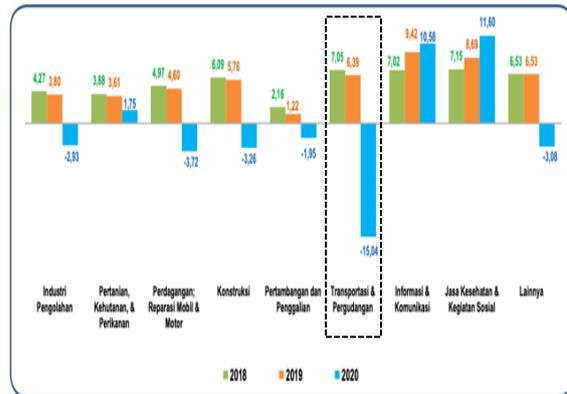
F. Pendahuluan

Dalam rangka menyambut satu abad Indonesia Emas pada tahun 2045, Presiden Joko Widodo mencanangkan Indonesia menjadi salah satu negara yang naik level dalam hal pendapatan nasional per kapita. Tentu saja hal ini memerlukan upaya besar, mengingat sekarang ini Indonesia masih terjebak di posisi pendapatan menengah-bawah (*middle income trap*) (Felipe et al., 2012 : 30). Sejatinya, Indonesia sempat ditetapkan oleh World Bank menjadi negara yang berstatus *upper middle income* pada tahun 2019, namun pada tahun berikutnya turun kembali menjadi *low middle income* dikarenakan adanya Pandemi Covid-19. Bersama Indonesia, banyak negara lain yang juga belum bisa keluar dari jebakan pendapatan menengah tersebut. Sebagaimana dinyatakan oleh Menteri Keuangan, Sri Mulyani, bahwa mayoritas negara tidak mampu keluar di *middle income*, yang berhasil keluar dari jebakan pendapatan menengah hanya sekitar 20 negara (www.beritasatu.com). Pendapat bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang masuk dalam jebakan pendapatan menengah diperkuat oleh pendapat dari Malale dan Sutikno (2014 : 98) yang menyatakan Indonesia telah terjebak dalam jebakan pendapatan menengah yang dikarenakan tidak mampu mencapai target pertumbuhan PDB per kapita 14,8% per tahun selama tahun 2011 sampai dengan 2013. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Malale dan Sutikno (2014 : 93) merangkum dari beberapa pendapat para ahli dimana negara yang terjebak dalam pendapatan menengah akan kehilangan daya saingnya, terkait dengan upah buruh di industri manufaktur dengan negara *low income* serta daya saing keahlian dan kemajuan inovasi dengan negara *high income*.

Salah satu sektor yang dapat diharapkan berkontribusi dalam peningkatan level pendapatan perkapita adalah sektor transportasi. Tahun 2020, menjadi titik nadir bagi sektor transportasi, dimana pada tahun tersebut, adanya

kebijakan *physical distancing* serta larangan mudik guna pencegahan penyebaran Covid-19 menjadikan pertumbuhan sektor transportasi di tahun 2020 terkontraksi sebesar 15,04 persen (*year on year*) yang merupakan kontraksi terdalam di antara sektor yang lain (sumber: BPS, 2021).

Gambar 1. Pertumbuhan Lapangan Usaha (*c-to-c*)



Sumber : Badan Pusat Statistik

Berkaitan dengan jebakan pendapatan menengah upaya strategis agar dapat keluar dari jebakan pendapatan menengah antara lain melalui penciptaan lapangan kerja yang layak, terutama untuk angkatan kerja yang terus berkembang. Melalui strategi ini diharapkan nantinya terjadi pertumbuhan investasi, diversifikasi usaha, serta peningkatan kompetensi tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan pasar. Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang padat karya dimana pada setiap prasarana maupun sarannya membutuhkan tenaga kerja untuk pengoperasiannya. Sebagai contoh sektor transportasi udara secara umum mampu menyerap 4,2 juta tenaga kerja dan memberikan kontribusi sebesar 2,6 persen atau USD 24 Miliar dari PDB Indonesia (www.today.line.me). Hal ini sesuai dengan tujuan program padat karya yang dikemukakan oleh Saepul, dkk (2020 : 1643) di dalam penelitiannya bahwa salah satu tujuan penyelenggaraan program padat karya adalah untuk membangkitkan perekonomian dan sosial masyarakat.

Selain itu, pengembangan pada sektor transportasi juga memiliki *multiple effect* pada sektor lainnya. Sebagai contoh, dengan terhubungnya daerah yang terisolir maka dapat membuka potensi industri wisata pada daerah tersebut, sehingga akan mendorong terciptanya lapangan kerja baru. Hal ini tentu merupakan kelebihan dari sektor transportasi. Selain itu, sektor ini sesuai juga ciri-ciri yang disampaikan oleh bank dunia yaitu memperluas diversifikasi usaha agar mampu terlepas dari jebakan pendapatan menengah.

Sektor transportasi juga telah menjadi perhatian bagi Pemerintah Indonesia. Melalui program tol laut dan jembatan udara, pemerintah bermaksud mengurangi disparitas harga. Lebih dari itu, pemerintah juga mencanangkan program sistem transportasi cerdas melalui transformasi digitalisasi pada industri transportasi yang diharapkan nantinya akan memberikan dampak efisiensi dan eksistensi pelaku industri transportasi serta mendorong proses bisnis organisasi yang lebih kompetitif. Upaya pemerintah untuk mentransformasikan digitalisasi ke dalam industri tersebut guna mendorong mampu terlepas dari jebakan. Menurut Yilmaz (2015, dalam Eryilmaz dan Eryilmaz, 2015 : 603) bahwa satu-satunya cara untuk menembus jebakan pendapatan menengah adalah dengan meniru, mengadaptasi dan berinovasi teknologi ekonomi industri melalui pemerintah yang proaktif.

Selepas periode 2020, sektor transportasi telah mengalami *rebound* pada tahun 2021 bertumbuh sebesar 7,93 persen (*year on year*) dan memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan PDB tahun tersebut sebesar 0,12 meskipun angka tersebut belum lah kembali pada suatu kondisi sebelum Pandemi Covid-19 (BPS, 2022). Oleh karena itu, sesuai dengan tema presidensi G-20 di Bali yaitu "*Recover Together, Recover Stronger*" menjadi hal yang menarik untuk mengangkat tema sektor transportasi di Indonesia. Hal ini ditujukan untuk memberikan masukan dalam rangka pertumbuhan produk

domestik bruto secara nasional, yang selanjutnya diharapkan akan mendorong proses *exit strategy* dari jebakan pendapatan menengah.

G. Middle Income Trap

Beberapa pendapat mengemukakan bahwa *Middle Income Trap* merupakan kondisi dimana capaian pendapatan berada pada tingkat menengah selama bertahun-tahun dan tidak mampu bergerak ke tingkat yang lebih tinggi. Sebagaimana dikemukakan oleh Atalay (2015 : 972), bahwa konsep *middle income trap* mengukur pendapatan per kapita suatu negara, dimana apabila secara ekonomi tingkat pendapatan per kapita negara tersebut berada di level menengah selama bertahun-tahun dan tidak muncul ke tingkat pendapatan yang lebih tinggi. Sedangkan pendapat lain, dikemukakan oleh Eryilmaz dan Eryilmaz (2015 : 599) yang mengutarakan bahwa perangkap tersebut merupakan suatu keseimbangan ekonomi stabil, oleh karena itu perlu adanya faktor pengungkit untuk meningkatkan pendapatan per kapita.

H. Kebijakan Transportasi Nasional

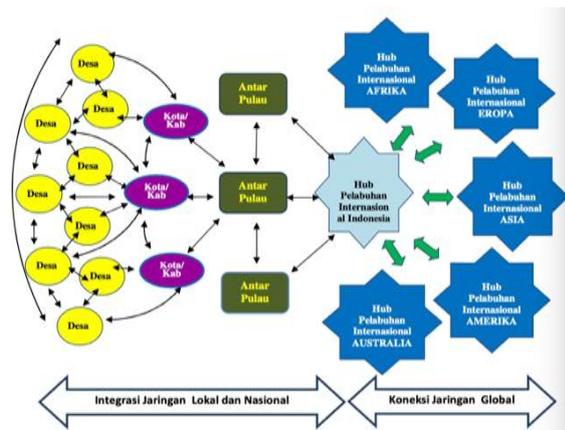
C.1. Sistem Logistik Nasional

Didalam mendesain pengembangan sistem logistik nasional, pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Cetak biru tersebut menerangkan perihal kondisi yang diharapkan dari pembangunan sistem logistik nasional pada tahun 2025. Posisi geografis Indonesia yang strategis diharapkan menjadi "*International Gateways*", dengan demikian diharapkan integrasi nasional maupun internasional melalui jaringan transportasi akan menjadi kunci sukses di era persaingan rantai pasok global. Kondisi tersebut diyakini akan memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan PDB secara nasional.

Kemudian, pengembangan sistem logistik nasional tersebut melibatkan berbagai sektor dari Kementerian/Lembaga serta membutuhkan dukungan kolaborasi

antar Instansi Pemerintah Pusat, Instansi Pemerintah Daerah, Badan Usaha serta Asosiasi di bidang logistik dan transportasi. Pemerintah perlu melakukan inisiasi pembangunan infrastruktur transportasi agar menjadi penghubung antar simpul. Selanjutnya mendorong pelaku usaha transportasi dan jasa logistik lokal yang berkelas dunia.

Gambar 2. Jaringan Sistem Logistik Nasional



Sumber : Lampiran Perpres 26 Tahun 2012

C.2. Program Keperintisan Transportasi

Program keperintisan yang salah satunya Tol Laut bertujuan untuk mengurangi disparitas harga yang cukup antar wilayah barat dan timur. Sebagaimana informasi yang disampaikan oleh Kementerian Perdagangan bahwa wilayah yang dilalui oleh trayek tol laut tersebut mengalami penurunan harga barang antara 20 persen hingga 50 persen (sumber : www.infopublik.id). Pelaksanaan program tersebut berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan. Program tersebut merupakan cerminan dari rencana jaringan sistem logistik nasional, dimana perlu adanya upaya untuk integrasi jaringan lokal dan nasional, yang salah satunya melalui antar pulau. Indonesia sebagai negara maritim, perlu adanya dukungan keringanan biaya transportasi laut untuk

pengiriman barang sehingga komoditas barang yang tiba di tangan konsumen yang berada di wilayah timur dapat terjangkau.

C.3. Integrasi Antar Moda

Pekerjaan rumah lainnya dalam menyelenggarakan transportasi yang berdaya saing adalah terkait konektivitas. Hal ini tercermin dalam beberapa tahun terakhir, pemerintah secara masif melaksanakan program pembangunan infrastruktur transportasi. Hal ini dikarenakan konektivitas darat yang murah dan efisien seperti jaringan perkeretaapian yang terpadu dan terkoneksi dengan jaringan transportasi laut untuk memperkuat integrasi internal perekonomian Indonesia masih sangat minim. Konektivitas antar pulau yang sangat efisien diperlukan untuk memperkuat mobilitas barang dan jasa serta input-input faktor produksi (Juhro, 2015 : 16).

I. Lesson learned dari Negara Lain

1. China

Meskipun terjadi beberapa perbedaan pendapat mengenai kapan titik awal China bangkit perekonomian, namun beberapa ahli meyakini bahwa China mulai bangkit ketika mereka merubah kebijakan terkait industrialisasi yang digerakan oleh BUMN merubah arah sesuai dengan permintaan pasar, dimana sebelumnya BUMN di China bergerak tidak sesuai dengan permintaan pasar yang menghasilkan pemborosan keuangan BUMN dan merugikan negara (Zhu, 2012 : 100, dalam Mugasejati dkk, 2016 : 76).

Selain itu, salah satu faktor kunci keberhasilan China dalam melakukan reformasi ekonomi yaitu melakukan reformasi dari berbagai sektor secara bertahap serta menjadikan “*pro-market violations*” menjadi *pilot project* resmi negara (Arroyo, 2008 : 8-9, dalam Mugasejati dkk, 2016 : 77). China melakukan perubahan sistem politiknya, dimana dengan sistem desentralisasi, pemerintah pusat mengendalikan pemerintahan daerah dengan cara

memastikan konstituen dan loyalitas pemerintah daerah kepada pemerintah pusat.

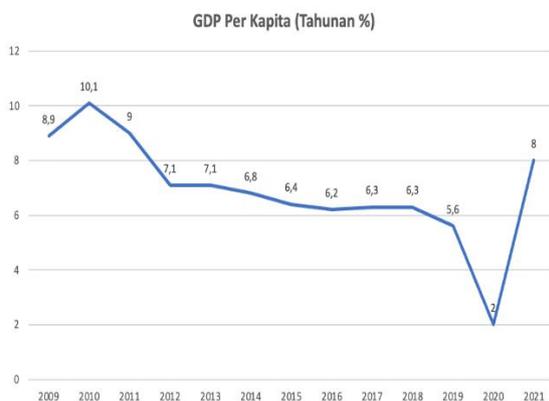
World Bank (2013) dalam Mugasejati dkk, (2016 : 79) melaporkan sejak tahun 1979, China mengalami pertumbuhan ekonomi rata-rata sebesar 10%. Adapun krisis ekonomi pada tahun 2009 sampai dengan 2011 yang berdampak pada negara-negara tujuan ekspor produk China memberikan pengaruh pada perlambatan pertumbuhan ekonomi China sehingga pemerintah China melakukan mitigasi dengan cara memberikan stimulus ekonomi dan kebijakan ekonomi yang ekspansif.

Gambar 3. Grafik Pertumbuhan GDP per Kapita - China Tahun 2009 s.d 2020 (dalam dollar US)



Sumber : <https://data.worldbank.org>

Gambar 4. Grafik Pertumbuhan GDP per Kapita – China Tahun 2009 s.d 2020 (tahunan persen)



Sumber : <https://data.worldbank.org>

2. Singapura

Singapura merupakan salah satu contoh negara yang mampu keluar dari jebakan pendapatan menengah. Strategi yang diterapkan oleh pemerintah Singapura adalah dengan menggabungkan keamanan, pasar bebas dan peningkatan berkelanjutan pada sumber daya manusianya. Kombinasi antara investasi publik, insentif untuk investasi swasta dan koordinasi erat dengan bisnis dan tenaga kerja yang pada akhirnya menghasilkan percepatan dalam meningkatkan keterampilan dan produktivitas yang berdampak pada peningkatan kesejahteraan warganya. Menurut Saner et al (2014 : 7) ada beberapa hal yang dapat diambil sebagai pembelajaran dari kebijakan yang diterapkan oleh Pemerintah Singapura antara lain yaitu:

a. Institusi pemerintah yang kuat

Pemerintah Singapura membangun kelembagaannya dengan meningkatkan sumber daya manusia agar berkompeten. Meningkatkan keterampilan kapasitas pemerintahnya untuk mengatasi kegagalannya sebelum memperbaiki kegagalan pasar. Pengembangan institusi pemerintah dilakukan melalui peningkatan tata kelola pemerintahan yang baik atau *Good Governance*.

b. Fokus pada daya saing

Ketika negara lain berpacu melakukan pembangunan guna diversifikasi industri, mereka tidak memaksakan diri untuk menciptakan industri baru. Namun memilih membangun pada sektor-sektor yang sudah memiliki keunggulan komparatif. Mereka merubah metodis dari industri padat karya menjadi industri padat modal dan akhirnya menjadi ekonomi padat pengetahuan.

Selain itu, arah pembangunan mereka berfokus pada upaya untuk memberikan stimulus agar badan usaha dapat menemukan pasarnya sendiri serta membuka hambatan-hambatannya.

c. Tripartit: melibatkan para *stakeholder*

Kerjasama antara badan usaha, tenaga kerja dan pemerintah difokuskan dalam

mengatasi permasalahan ekonomi serta membantu pemerintah dengan memberikan masukan terhadap pekerjaan yang mereka lakukan agar dapat berjalan dengan baik. Karakter tripartitnya berkontribusi pada misi pemerintah untuk meningkatkan daya saing badan usaha sekaligus meningkatkan standar hidup pekerja.

3. Korea Selatan

Korea membuat kemajuan yang signifikan terhadap ekonominya melalui pengembangan ekonomi inovatif, mengejar strategi pertumbuhan berbasis ekspor melalui penciptaan kemampuan kompetitif internasional dalam ekonomi domestik dan mendorong perusahaan lokal menjadi berkelas dunia, dan membuat transformasi industri padat karya ke industri berat dan kimia.

Khususnya terkait dengan strategi pertumbuhan ekspor, pemerintah Korea Selatan memiliki peran andil di dalam capaian tersebut, kebijakan pemerintah diarahkan untuk menciptakan kemampuan bersaing secara internasional dalam perekonomian domestik. Selain itu kebijakan yang lain antara lain kredit ekspor, keringanan pajak serta pengurangan bea.

Selain berfokus pada pengembangan ekonomi inovasi, pemerintah Korea Selatan juga mengembangkan spesialisasi sektor dan produk berbasis teknologi siklus pendek (teknologi informasi) serta bergabung dalam rantai pasok global dengan menciptakan nilai tambah domestik dan mengurangi ketergantungan pada asing (Kruss, et al, 2020 : 1072).

J. Rekomendasi Kebijakan

Pentingnya memberikan stimulus pada badan usaha seperti keringanan bea hingga pada biaya transportasi akan membuka hambatan dan jalan bagi pelaku usaha. Hal lain, seperti yang tercantum dalam cetak biru jaringan sistem logistik nasional yaitu perlu adanya penyediaan infrastruktur

transportasi yang menghubungkan secara global serta integrasi moda transportasi perlu melibatkan para *stakeholder* serta mendorong peran serta masyarakat.

Faktor yang menjadi penghambat pembangunan ekonomi ada dua jenis yaitu *eksogenous* (dari luar) dan *indogenous* (dari dalam). Berdasarkan pengalaman dari ketiga negara tersebut, mereka berfokus pada perbaikan *indogenous* seperti membangun institusi pemerintah yang kuat, berfokus pada kebijakan *pro-market* yang menjadi *pilot project* pemerintah, hingga pada pengembangan ekonomi inovatif dan upgrade teknologi.

Keberhasilan tersebut pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekspor, sehingga berperan aktif dalam rantai pasok global. Selain itu, konektivitas antar daerah juga memiliki peran penting dalam peningkatan perekonomian. Mugasejati, dkk (2016 : 84) mengutarakan bahwa infrastruktur yang baik juga merupakan ukuran dalam proses pemindahan barang, buruh dan juga modal, dalam hal ini mengurangi biaya transportasi. Elaborasi ini sesuai dengan model *New Economic Geography* (NEG) bahwa biaya transportasi menentukan produktivitas ekonomi.

Namun di sisi lain, kebutuhan akan penyediaan infrastruktur transportasi akan menjadi isu terkait pembiayaan. Beberapa upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk mengupayakan pembangunan infrastruktur berbasis *creative funding* seperti Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) serta mendirikan lembaga penjamin untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia. Oleh karena itu, penulis mencoba menuangkan ide terkait alternatif pembiayaan tersebut agar investasi pembangunan infrastruktur transportasi dapat berkelanjutan yaitu melalui pembiayaan finansial berupa *crowdfunding*.

Beberapa proyek infrastruktur yang di inisiasi oleh pemerintah merupakan proyek stimulus untuk membuka daerah yang

terisolir dan untuk memperlancar rantai pasok barang ke daerah tersebut. Akan tetapi, beberapa juga memiliki nilai keekonomian yang akan memberikan “*imbal balik*” dari pengguna jasa. Dengan adanya peningkatan jumlah investor di pasar modal yang mencapai 7,49 juta investor (sumber: cnbcindonesia.com).

Pelibatan masyarakat sebagai investor tersebut seperti hubungan simbiosis mutualisme, di satu sisi pemerintah mendapatkan pembiayaan untuk pengembangan jaringan infrastruktur transportasi dengan tujuan peningkatan ekonomi. Di satu sisi, masyarakat mendapatkan keuntungan berupa *capital gain* atau deviden.

Namun demikian, membutuhkan kolaborasi antar Lembaga serta perwujudan tata kelola yang baik agar “peluang” tersebut dapat dimanfaatkan untuk pengembangan infrastruktur transportasi melalui investasi yang berkelanjutan. Penyediaan modal atau kapital dalam pengembangan infrastruktur merupakan upaya dalam pembangunan ekonomi. Hal ini selaras dengan pendapat yang dikemukakan oleh Mugasejati (2016 : 100) bahwa keterbukaan ekonomi mendatangkan investasi yang besar dan ketersediaan kapital menjadi titik tolak Cina dalam pembangunan ekonomi.

Hal ini tentunya dapat menjadi pertimbangan bagi pemangku kepentingan guna menyediakan anggaran seperti Kementerian Keuangan maupun pemangku kepentingan dalam penyediaan infrastruktur transportasi seperti Kementerian Perhubungan.

Dengan melakukan identifikasi proyek-proyek infrastruktur yang memiliki nilai ekonomi, maka hal ini berpotensi untuk dilakukan *crowdfunding*. Terlebih lagi hal ini akan membawa keterbukaan ekonomi dan mendatangkan investor lokal serta

mengurangi ketergantungan pada luar negeri.

Berkurangnya ketergantungan pada luar negeri akan memberikan dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi, dimana pendapat tersebut diperkuat oleh kesimpulan penelitian yang dilakukan oleh Ekanayake dan Chatrna (2008, dalam Malale dan Sutikno 2014: 95) bahwa bantuan luar negeri mempunyai efek berlawanan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Namun demikian, hal yang perlu menjadi perhatian dalam melakukan kebijakan *crowdfunding* untuk pembiayaan infrastruktur transportasi adalah regulasi sehingga perlu adanya kajian lebih mendalam terkait peminatan masyarakat terhadap *equity crowdfunding* dan skema pembiayaan infrastruktur transportasi melalui *crowdfunding*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Mugasejati, dkk. 2016. *Strategi Menghadapi Middle Income Trap*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.

Jurnal

Atalay, Refika. 2015. “The Education and The Human Capital To Get Rid of The Middle Income Trap and To Provide The Economic Development”. *Procedia Social and Behavioral Sciences* 174.

Eryilmaz, Filiz dan Eryilmaz Mehmet. 2015. “A Discussion About The Possible Effect of Middle Income Trap on Large Scale Firms Selection of Competitive Strategy”. *Procedia Social and Behavioral Sciences* 207.

Felipe, J., Abdon, A., Kumar, U.. 2012. Tracking Middle Income Trap: What Is It, Who Is In It, and Why?. Levy Economic Institute Working Paper Series, No. 715.

Hotmaria E Lumbangaol dan Ernawati Pasaribu. 2018. "Eksistensi dan Determinan Middle Income Trap di Indonesia". Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik, Vol 9, No. 2, Desember 2018, E-ISSN: 2528-4673 P-ISSN: 2086-6313. Diunduh di jurnal.dpr.go.id pada tanggal 18 Maret 2022.

Kruss, et al. 2020. Breaking Middle Income Traps in a Post Covid-19 World: an Introduction to The Special Issue. Nova Economia V.30 n.especial p.1063-1088 2020.

Saepul, dkk. 2020. Efektivitas Program Padat Karya Pada Masa Pandemi Covid-19 di Desa Kertamukti Kecamatan Cimerak Kabupaten Pangandaran. Universitas Galuh : Ciamis. Diunduh di repository.unigal.ac.id pada tanggal 18 Juli 2022.

Malale dan Sutikno. 2013. Analisis Middle-Income Trap di Indonesia. Jurnal BPPK, Volume 7 Nomor 2, Hal 91-110.

Dokumen

Badan Pusat Statistik. 2021. "Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2020". Berita Resmi Statistik. No 13/02/Th. XXIC, 5 Februari 2021.

Badan Pusat Statistik. 2022. "Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2021". Berita Resmi Statistik No. 14/02/Th. XXV, 7 Februari 2022.

Solikin M. Juhro. 2015. Sustainable Economic Growth: Challenges and Policy Strategies. Working Paper Bank Indonesia. WP/15/2015.

Raymond Saner, Lichia Yiu and S. Gopinathan. 2014. Policy Debate : Learning to Grow Beyond the Middle-Income Trap – Singapore as an Export Model?. Diunduh di <https://www.researchgate.net/publication/276470149>.

Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. 5 Maret 2012. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 69, Jakarta.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan. 12 April 2021, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 99, Jakarta.

Website

Beritasatu.com. Sri Mulyani : Hanya 20 Negara yang Berhasil Keluar Middle Income Trap. 4 Agustus 2021. <https://www.beritasatu.com/ekonomi/809447/sri-mulyani-hanya-20-negara-yang-berhasil-keluar-middle-income-trap>. Akses 20 Maret 2022.

Liputan6.com. Sektor Transportasi Udara Mampu Serap 4,2 Juta Tenaga Kerja. 14 Agustus 2020.
<https://today.line.me/id/v2/article/1ylWmE>. Akses 20 Maret 2022.

Infopublik.id. Tujuh Tahun Tol Laut, Disparitas Harga Turun 20-50 Persen. 22 Oktober 2021.
<https://infopublik.id/kategori/nasional-ekonomi-bisnis/574799/tujuh-tahun-tol-laut-disparitas-harga-barang-turun-20-50-persen>. Akses 26 Maret 2022.

data.worldbank.org. *GDP per Capita (Current US\$) – China*.
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2021&locations=CN&start=2009&view=chart>. Akses 19 Juli 2022.