

**Mandala Harefa**

# **KEBERLANJUTAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DALAM MENDUKUNG PERCEPATAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA**

**Editor:**

**Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, M.S., APU.**

**Editor:**

**Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, M.S., APU.**

# **KEBERLANJUTAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DALAM MENDUKUNG PERCEPATAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA**

**Mandala Harefa**



Diterbitkan oleh:  
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika  
2015

**AZZA  
GRAFIKA**  
**Ag**  
**ANGGOTA IKAPI**



**Judul:**

Keberlanjutan Pengembangan Infrastruktur dalam  
Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia

**Perpustakaan Nasional:**

Katalog Dalam Terbitan (KDT)

x+121 hlm.; 15.5x23 cm

ISBN: 978-602-1247-46-4

Cetakan Pertama, 2015

**Editor:**

Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, M.S., APU.

**Penulis:**

Mandala Harefa

**Desain Sampul:**

Abue

**Tata Letak:**

Zaki

**Penyelia Aksara:**

Helmi Yusuf

**Diterbitkan oleh:**

Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI)

Sekretariat Jenderal DPR RI

Gedung Nusantara I Lt. 2

Jl. Jenderal Gatot Subroto Jakarta Pusat 10270

Telp. (021) 5715409 Fax. (021) 5715245

**Bersama:**

Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY, No. 078/DIY/2012

**Kantor Pusat:**

Jl. Seturan II CT XX/128 Yogyakarta

Telp. +62 274-6882748

**Perwakilan Jabodetabek:**

Perum Wismamas Blok E1 No. 43-44, Cinangka, Sawangan, Kota Depok

Telp. (021) 7417244

**Sanksi Pelanggaran Pasal 72****Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta**

1. Barangsiaapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) atau Pasal 49 Ayat (1) dan Ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiaapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagai dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

**KATA PENGANTAR**  
**Kepala Pusat Pengkajian, Pengolahan Data**  
**dan Informasi (P3DI)**  
**Sekretariat Jenderal DPR RI**

Buku dengan judul “Keberlanjutan Pengembangan Infrastruktur dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia” yang ditulis Mandala Harefa dinilai terbit pada saat yang tepat. Tema utama yang diusung dalam buku ini adalah pentingnya menjaga konsistensi kebijakan oleh pemerintah, terkait pembangunan infrastruktur melalui program MP3EI yang dilakukan pemerintah sebelumnya. Dalam tataran operasional sangat dimungkinkan untuk dilakukan adaptasi dan dirumuskan kembali skala prioritasnya disesuaikan dengan visi-misi dan prinsip dasar Nawacita 2015-2019. Konsistensi kebijakan ini dinilai penting untuk menjaga kesinambungan pembangunan dan kepercayaan investor, namun tetap sejalan dengan gagasan pemerintah untuk meningkatkan konektivitas ekonomi nasional dengan sasaran mendorong pembangunan dan pertumbuhan inklusif yaitu pertumbuhan berkualitas dengan tetap menjaga pemerataan pembangunan antarwilayah.

Dalam era pemerintahan 2010-2014 diluncurkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dokumen ini dirancang untuk memacu pencapaian pembangunan ekonomi yang tidak terpisahkan dari Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Rancangan ini merupakan dokumen yang terintegrasi dan komplementer untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi dengan mengedepankan kesiapan dan pembangunan infrastruktur. Tujuan utama pembangunan dan pengembangan infrastruktur ini, khususnya untuk kawasan timur Indonesia adalah membangun konektivitas antarkoridor ekonomi dan wilayah yang memiliki potensi dan



keunggulan sumber daya yang berbeda, agar dapat berkembang sejalan dengan peningkatan kapasitas dan perkembangan ekonomi nasional. Keberhasilan pengembangan konektivitas ekonomi nasional akan mendorong peningkatan produktivitas, efisiensi, dan daya saing serta konektivitasnya dengan perekonomian regional dan global. Keberhasilan ini juga akan meningkatkan daya saing industri dan perekonomian nasional sejalan dengan implementasi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) dan globalisasi ekonomi dunia.

Pemerintah sangat menyadari permasalahan “darurat infrastruktur” yang dialami negara saat ini. Pemerintah menyadari pentingnya keberlanjutan pembangunan dan tidak akan menegasikan program MP3EI, namun tetap akan diadaptasikan dan disesuaikan dengan program prioritas lima tahun kedepan, sejalan dengan semangat Nawacita dan Tri Sakti. Pemerintah memiliki prioritas terkait dengan pembangunan sektor maritim (toll laut), sektor pertanian (waduk, dam, sarana irigasi, dll), pembangunan daerah tertinggal dan perdesaan (khususnya di kawasan timur Indonesia), dan infrastruktur penting ekonomi lainnya. Asas proporsionalitas pembangunan infrastruktur antarkawasan (barat dan timur) tetap menjadi pertimbangan penting dalam perspektif pembangunan dan pertumbuhan inklusif. Prioritas pada kawasan timur dinilai strategis dalam perspektif pemerataan, namun pengembangan infrastruktur di kawasan barat tetap penting dalam memacu pertumbuhan ekonomi nasional. Sinergi antarkawasan melalui pembangunan infrastruktur dan percepatan transformasi struktural ekonomi antarwilayah akan berperan penting dalam mencapai konvergensi produktivitas, efisiensi, daya saing ekonomi, serta kesejahteraan masyarakat antarkawasan di Indonesia.

Pada kesempatan yang baik ini, saya sampaikan selamat kepada Sdr. Mandala Harefa yang dengan tekun dan inovatif telah menghasilkan buku yang dinilai bermanfaat untuk membangun pemahaman dan kesepahaman bersama dalam merumuskan kebijakan keberlanjutan pengembangan infrastruktur dalam pembangunan ekonomi nasional. Saya juga menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, M.S., APU yang telah mencurahkan pikiran dan waktunya dalam melakukan koreksi dan saran perbaikan serta kegiatan editorial lainnya, sehingga buku ini layak untuk diterbitkan. Semoga

invensi dan inovasi yang tersaji dalam buku ini bermanfaat bagi perencanaan pembangunan dan pengembangan infrastruktur di tanah air tercinta. Amin.

Jakarta, Oktober 2015

Kepala P3DI,

Dr. Rahaju Setya Wardani

NIP. 19600211 198703 2 002



## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR KEPALA P3DI SETJEN DPR RI.....	iii
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR DIAGRAM.....	x
<b>BAB I    P E N D A H U L U A N .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Tantangan dalam Percepatan Pembangunan .....	9
<b>BAB II    PERENCANAAN DAN</b>	
<b>PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>15</b>
2.1. Konsepsi Perencanaan.....	15
2.2. Infrastruktur dalam Perekonomian.....	21
<b>BAB III    PERENCANAAN DAN</b>	
<b>IMPLEMENTASI MP3EI NASIONAL .....</b>	<b>25</b>
3.1. Perencanaan MP3EI Nasional.....	26
3.2. Tantangan dalam Implementasi MP3EI.....	34
3.3. Pencapaian dan Keberlanjutan MP3EI .....	42
<b>BAB IV    PERCEPATAN DAN ARAH</b>	
<b>PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>51</b>
4.1. Pembangunan Infrastruktur	
Era Nawacita 2015-2019 .....	59
4.2. Percepatan Pembangunan Infrastruktur.....	63
4.3. Arah Pembangunan Sektor Kelautan .....	69
4.4. Prioritas Pembangunan Infrastruktur .....	73
<b>BAB V    IMPLEMENTASI MP3EI DAN</b>	
<b>KEBERLANJUTAN PENGEMBANGAN</b>	
<b>INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>79</b>
5.1. Kasus Implementasi MP3EI.....	82
(1) Sulawesi Utara.....	82

(2) Nusa Tenggara Timur .....	85
5.2. Keberlanjutan Pengembangan Infrastruktur.....	88
(1) Sulawesi Utara .....	88
(2) Nusa Tenggara Timur .....	91
<b>BAB VI   P E N U T U P.....</b>	<b>97</b>
<b>DAFTAR REFERENSI.....</b>	<b>101</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>107</b>
<b>INDEKS .....</b>	<b>115</b>
<b>BIOGRAFI EDITOR.....</b>	<b>119</b>
<b>BIOGRAFI PENULIS.....</b>	<b>121</b>



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1.</b>	Perbandingan Kualitas Infrastruktur di Beberapa Negara Kawasan Asia Tahun 2013-2014.....	7
<b>Tabel 2.</b>	<i>The Global Competitiveness Index</i> <i>ASEAN World Economic Forum,</i> <i>2009-2014 (Infrastruktur).....</i>	9
<b>Tabel 3.</b>	Jumlah Investasi Kegiatan Ekonomi Utama di Enam Koridor dan Sumber Investasi.....	28
<b>Tabel 4.</b>	Program MP3EI Pemerintahan Indonesia, Tahun 2011-2014.....	41
<b>Tabel 5.</b>	Perkiraan Kebutuhan Pendanaan Indonesia RPJMN 2015-2019.....	53
<b>Tabel 6.</b>	Sasaran Pokok Pembangunan Nasional, RPJMN 2015-2019.....	62
<b>Tabel 7.</b>	Penyertaan Modal Negara untuk Pembangunan Infrastruktur BUMN .....	67
<b>Tabel 8.</b>	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Tahun 2011-2015.....	68
<b>Tabel 9.</b>	Perkembangan Validasi Proyek MP3EI Koridor Ekonomi Sulawesi, Tahun 2013.....	84
<b>Tabel 10.</b>	Perkembangan Pelaksanaan Hasil Validasi MP3EI di Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara Timur Tahun 2013 .....	86
<b>Tabel 11.</b>	Perkembangan Pembangunan Nusa Tenggara Timur .....	94

## DAFTAR DIAGRAM

<b>Diagram 1.</b>	Logistic Performance Index (LPI) di Kawasan ASEAN 2014.....	8
<b>Diagram 2.</b>	Belanja Subsidi dan Anggaran Infrastruktur Indonesia, Tahun 2012-2015 .....	64



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang**

Pada tahun ketiga pelaksanaan RPJMN 2010- 2014, Pemerintah telah merancang program dalam rangka mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Untuk mencapai sasaran-sasaran tersebut, diperlukan langkah-langkah terobosan (*breakthrough*), bukan langkah-langkah biasa (*bussiness as usual*). Dalam konteks inilah, ditempuh langkah-langkah kedepan berupa penyusunan *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Sebagai dokumen kerja, MP3EI berisikan arahan pengembangan kegiatan ekonomi utama yang sudah lebih spesifik, lengkap dengan kebutuhan infrastruktur dan rekomendasi perubahan terhadap peraturan perundang-undangan yang perlu dilakukan maupun pemberlakuan peraturan-perundangan baru yang diperlukan untuk mendorong percepatan dan perluasan investasi. Selanjutnya MP3EI menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. MP3EI bukan dimaksudkan untuk mengganti dokumen perencanaan pembangunan yang telah ada seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025 (UU No. 17 Tahun 2007) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional, namun menjadi dokumen yang terintegrasi dan komplementer untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi melalui pengembangan infrastruktur.

Salah satu upaya dalam pencapaian pembangunan infrastruktur transportasi dan konektivitas nasional, pemerintah Indonesia memperkenalkan program MP3EI. Program ini diharapkan dapat meningkatkan pembangunan melalui penguatan konektivitas infrastruktur nasional sebagai faktor pendukung aktivitas ekonomi. Secara garis besar MP3EI menerapkan dua paradigma utama



yaitu Percepatan pertumbuhan ekonomi dengan pengembangan infrastruktur melalui pendanaan bersama antara sumber publik dan swasta, dan perluasan pertumbuhan ekonomi dengan mengacu pada integrasi pasar dan produksi yang masih terfragmentasi akibat rendahnya konektivitas inter-koridor, intra-koridor dan antar koridor dengan ekonomi internasional. Pemerataan infrastruktur dalam program MP3EI menfokuskan pada perluasan area yang meliputi pembangunan infrastruktur yang menghubungkan sentra – sentra produksi se-Indonesia.

Selain prakarsa baru berupa MP3EI yang pembentukannya berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, dalam tahun 2012 juga akan mulai diakomodir inisiatif-inisiatif baru yang merupakan bagian dari prioritas pembangunan. Kedua prakarsa tersebut, bersama-sama dengan perkembangan kinerja perekonomian global maupun domestik, serta permasalahan dan tantangan yang diperkirakan akan terjadi pada tahun 2012, menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2012. Prioritas pembangunan infrastruktur 2012 akan fokus pada proyek Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dan *Metropolitan Priority Area* (MPA). Proyek-proyek tersebut terdiri dari infrastruktur bandara, pelabuhan, dan jalan tol.<sup>1</sup>

Seiring dengan tema dan prioritas pembangunan nasional dalam RKP 2012 alokasi anggaran belanja diarahkan pada pencapaian sasaran utama yaitu: (1) mendorong laju pertumbuhan ekonomi (*pro growth*); (2) menciptakan dan memperluas lapangan kerja (*pro job*), diantaranya melalui pemberian insentif fiskal guna meningkatkan investasi dan ekspor, serta peningkatan belanja modal untuk pembangunan infrastruktur. Sehingga kebijakan alokasi anggaran belanja pemerintah pusat pada tahun 2012 akan difokuskan untuk memberikan dukungan terhadap peningkatan belanja infrastruktur. Sasaran bidang infrastruktur, antara lain berupa meningkatnya

---

<sup>1</sup> Dr. Ir. Dedy Supriadi Priatna, MSc, Deputy Bidang Sarana dan Prasarana Kementerian PPN/Bappenas, "Infrastruktur 2012 Fokus pada Proyek MP3EI dan MPA", <http://www.bappenas.go.id/node/168/3439/infrastruktur-2012-fokus-pada-proyek-mp3ei-dan-mpa/>.



keterhubungan antar wilayah untuk memperlancar arus distribusi barang dan manusia melalui pembangunan jalan lintas Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara, dan Papua. Untuk itu dalam anggaran 2012 akan mengedepankan alokasi belanja modal untuk mendukung pembiayaan bagi kegiatan-kegiatan pembangunan infrastruktur yang dapat mendukung peningkatan investasi yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi, membuka lapangan kerja, mengurangi kemiskinan, dan mendukung pembangunan inklusif, berkelanjutan.<sup>2</sup>

Target-target pembangunan infrastruktur yang tengah dipercepat dan harus rampung hingga 2014 terutama untuk kawasan Indonesia Timur, yang mencakup infrastruktur jalan, dermaga dan pengadaan kapal sebagai sarana transportasi utama. Khusus NTT dan kawasan timur lainnya seperti Sulawesi Utara yang memiliki pelabuhan penghubung akan disediakan transportasi kapal dan dermaga, sehingga dapat menghubungkan antar pulau.<sup>3</sup>

Pada awal pemerintahan KIB II telah diterbitkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2010 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional yang merupakan dokumen pelaksanaan perencanaan dan penjabaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014. Tantangan dalam pelaksanaan perencanaan pembangunan adalah meningkatkan sinergi antara pusat dan daerah dalam bidang infrastruktur pendukung perekonomian. Tentunya dengan memperhatikan kondisi serta prioritas yang mengacu kepada arah pembangunan RPJMN 2010-2014 sebagai tahapan kedua pencapaian visi RPJPN 2005-2025.

Demikian pula dengan RPJMN Tahap ke III tahun 2015-2019, dimana pemecahan berbagai masalah di daerah juga menjadi bagian integral dari pelaksanaan agenda pembangunan yang tertuang secara rinci dalam rencana kerja pemerintah. Perlu diketahui bahwa dalam rencana pembangunan jangka panjang terutama pembangunan yang terkait infrastruktur memerlukan periode yang panjang dan berkesinambungan. Tentunya dibutuhkan kemauan yang tinggi untuk setiap periode pemerintahan untuk tidak serta merta

<sup>2</sup> Lihat Nota keuangan dan APBN 2012.

<sup>3</sup> "Genjot pembangunan Infrastruktur" <http://www.konsumenproperti.com/Infrastruktur/>, 4 Januari 2012. Diakses 21 Maret 2012.



memberhentikan pembangunan infrastruktur. Pemerintahan Joko Widodo dan Muhammad Jusuf Kalla diharapkan dapat melanjutkan program pembangunan infrastruktur yang telah dicanangkan dalam Master Plan Percepatan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Tentunya pemerintahan baru perlu melakukan evaluasi agar dapat ditingkatkan dan disesuaikan dengan perencanaan pembangunan pemerintahan saat ini.

Dalam pembentukan kawasan maupun klaster ekonomi dan program pembangunan dalam upaya meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi, sangat diperlukan infrastruktur yang memadai. Karena pembangunan ekonomi dalam pengembangan konsentrasi investasi dan industrinya membutuhkan kesiapan infrastruktur. Perlu ketahui bahwa kebutuhan investasi untuk pembangunan proyek-proyek infrastruktur sangat besar, yakni mencapai Rp7.000 triliun hingga 2025. Kemampuan pemerintah hanya dapat menangani 30% dari total biaya infrastruktur, sedangkan 70%-nya dari investor dan swasta. Selain itu pembangunan infrastruktur membutuhkan jangka waktu yang panjang dan investasi puluhan tahun. Terkait pendanaan proyek-proyek infrastruktur, pemerintah memiliki beberapa skema pendanaan, yakni melalui dana APBN, swasta murni, BUMN, campuran antara BUMN dan swasta, penerbitan sukuk berbasis proyek (*project financing*), sampai skema *Asean Infrastructure Fund* (AIF). AIF merupakan lembaga pendanaan Asean bersama Bank Pembangunan Asia (ADB) dalam rangka pembangunan infrastruktur di kawasan Asia Tenggara.<sup>4</sup>

Permasalahan infrastruktur menjadi perhatian mengingat tantangan menghadapi ASEAN *Economic Community* (AEC) 2015 yang semakin dekat, Indonesia saat ini berada dalam situasi darurat infrastruktur. Pasalnya, banyak investor menilai lambannya kemajuan infrastruktur menjadi bahan pertimbangan untuk merealisasikan investasi di Indonesia. Pembangunan infrastruktur sangat diperlukan untuk mengurangi pengangguran dan pekerja di sektor informal. Pembangunan sektor ini juga merupakan sektor prioritas yang harus memperoleh perhatian dalam rangka mengatasi kemiskinan. Bagaimanapun, bagi kalangan investor maupun pelaku usaha, *core value* daya saing suatu negara dalam menarik investasi

<sup>4</sup> Harian Bisnis Indonesia "Pembiayaan Infrastruktur: Kadin dorong bentuk bank khusus", Rabu 28 Desember 2011.



diukur dari daya tarik dan kinerja infrastruktur, baik infrastruktur dasar, menengah, maupun infrastruktur teknologi. Hasil riset ilmiah terkait infrastruktur di sejumlah negara berkembang menunjukkan bahwa mereka memerlukan penggunaan sekitar 9% dari PDB untuk dapat mengoperasikan, memelihara, atau merawat dan membangun infrastruktur jika negara berkembang tersebut hendak meraih peringkat *millennium development goals* (MDGs). Meski Indonesia bukan kategori negara miskin, kondisi infrastrukturnya terlihat masih memprihatinkan. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur, fisik dan nonfisik kurang memadai. Padahal kondisi ekonomi yang tengah berkembang saat ini mutlak memerlukan pengembangan infrastruktur di berbagai sektor. Mengutip laporan *World Economic Forum* mengenai kualitas infrastruktur pada 2012-2013, kualitas infrastruktur Indonesia hanya memperoleh nilai peringkat 92. Nilai itu dipengaruhi oleh kualitas infrastruktur berupa kondisi jalan, rel kereta api, pelabuhan, bandara, dan listrik. Di atas Indonesia, kualitas infrastruktur India, China, Thailand, Malaysia, dan Singapura memiliki peringkat yang tinggi. India memiliki peringkat ke-87, China ke-69, Thailand ke-49, Malaysia ke-29, dan Singapura ke-2.<sup>5</sup>

Pada awal perencanaan pembangunan infrastruktur tersebut masih diragukan dalam realisasi pelaksanaannya. Hal tersebut diungkapkan oleh Ketua Lembaga Pengkajian, Penelitian dan Pengembangan Ekonomi (LP3E) Kadin Indonesia Didik J. Rachbini terkait pandangannya mengenai pembangunan infrastruktur dimana anggaran yang dibelanjakan untuk infrastruktur fisik hanya sekitar Rp 32,7 triliun atau hanya 2 persen dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara 2010-2014 yang totalnya mencapai Rp 1.400,1 triliun. Bila melihat total kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur pada 2010-2014 yang nilainya mencapai Rp 1.923,8 triliun. Namun, kemampuan pemerintah hanya Rp 1.400,1 triliun, dengan rincian Rp 559,5 triliun dari APBN, Rp 355,1 triliun dari APBD, dan Rp 685,5 triliun dari BUMN/swasta. Asumsi kekurangan (gap) yang mencapai 323,7 triliun dapat ditutupi dengan realisasi proyek-proyek Kementerian dan swasta (*Public Private Partnership/PPP*).<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Harian Ekonomi neraca, Editorial "*Darurat Infrastruktur*", Rabu 5 Desember 2012.

<sup>6</sup> Anggaran Infrastruktur Fisik Hanya 2 persen, <http://kadin.kadin-indonesia.or.id>, 14 Maret 2012.



Secara keseluruhan, akibat berbagai keterbatasan di sisi produksi tidak terlepas dari belum optimalnya ketersediaan modal-modal dasar bagi pembangunan kapabilitas dan kapasitas industri yang lebih tinggi. Modal-modal dasar tersebut adalah (a) infrastruktur konektivitas, baik fisik maupun digital yang memadai, berkualitas dan efisien, (b) modal sumber daya manusia (*human capital*) yang handal dan berdaya saing global, dan (c) iklim usaha dan institusi yang kondusif, yang semuanya merupakan prasyarat pendukung bagi bertumbuhkembangnya industri-industri berbasis teknologi dengan kapasitas inovasi yang tinggi. Dalam banyak aspeknya, ketersediaan modal-modal dasar pembangunan tersebut belum sepenuhnya memadai, terutama jika dibandingkan dengan negara-negara pesaing utama di kawasan.

Jika dibandingkan dengan negara-negara di kawasan Asia, kualitas infrastruktur konektivitas fisik dan digital di Indonesia masih relatif tertinggal. Di antara negara-negara Asia yang posisinya di atas Indonesia antara lain adalah Singapura (2), Jepang (6), Taiwan (14), Malaysia (20), Korsel (26), China (28), dan Thailand (31). (Tabel 1). Ini artinya biaya logistik di Indonesia dalam jangka menengah akan cenderung lebih tinggi dibandingkan negara-negara pesaing di kawasan, sehingga daya saing perekonomian secara keseluruhan dapat semakin jauh tertinggal. Oleh karenanya, sebagai salah satu prioritas utama pembangunan, upaya penguatan infrastruktur konektivitas baik fisik maupun digital perlu dipercepat.<sup>7</sup>

Meski posisi daya saing Indonesia menurut laporan *World Economic Forum* (WEF) 2013-2014 menempati urutan ke-38 dari 148 negara di dunia, Peringkat Indonesia ini lebih baik dibanding periode 2012-2013 yang berada di peringkat 50. Namun menurut WEF dalam laporannya, masih ada masalah selama ini yang paling menghambat yaitu persoalan korupsi, birokrasi pemerintah yang tidak efisien, suplai infrastruktur yang tidak memadai, akses terhadap pembiayaan dan regulasi ketenagakerjaan yang sangat rumit. (Tabel 1)

---

<sup>7</sup> Laporan Perekonomian Indonesia 2013 BAB 15, hal. 246.



**Tabel 1. Perbandingan Kualitas Infrastruktur di Beberapa Negara Kawasan Asia Tahun 2013-2014**

	Global Competitiveness Index (GCI)	Total Infrastruktur	Jalan	Rel Kereta Api	Pelabuhan	Udara	Listrik
China	4,8	4,3	4,5	4,7	4,5	4,5	5,1
Hong Kong	5,5	6,5	6,2	6,5	6,6	5,7	6,8
India	4,3	3,9	3,6	4,8	4,2	4,8	3,2
Indonesia	4,5	4,0	3,7	3,5	3,9	4,5	4,3
Korea	5,0	5,6	5,8	5,7	5,5	5,8	5,7
Malaysia	5,0	5,5	5,4	4,8	5,4	5,8	5,8
Filipina	4,3	3,7	3,6	2,3	3,4	3,5	4,0
Singapura	5,6	6,4	6,2	5,6	6,8	6,8	6,7
Sri Lanka	4,2	4,8	4,7	3,6	4,2	4,8	5,0
Thailand	4,5	4,5	4,5	2,6	4,5	5,5	5,2
Vietnam	4,2	3,4	3,1	3,0	3,7	4,0	4,0
Skala	1	2	3	4	5	6	7

Keterangan: Skala 1-7 (semakin tinggi semakin baik)

Sumber: *The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum (WEF)*

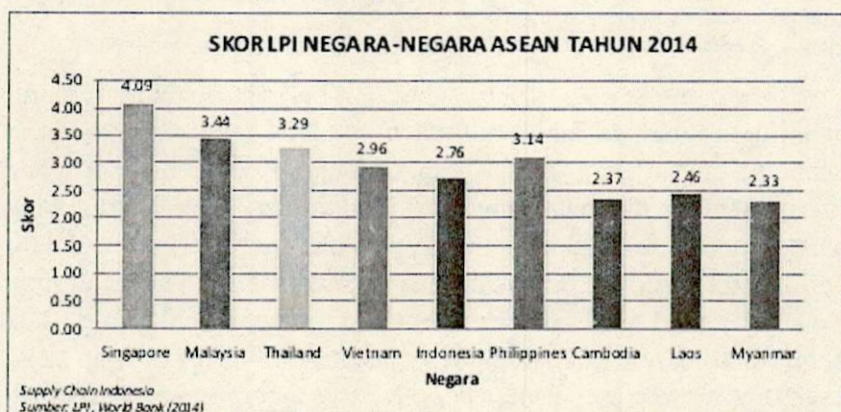
Dengan melihat kondisi tersebut dari berbagai kajian terdahulu menunjukkan bahwa faktor infrastruktur fisik pendukung kegiatan ekonomi merupakan faktor yang menjadi pertimbangan yang cukup penting dalam berinvestasi. Dukungan infrastruktur yang baik mampu meningkatkan produktivitas faktor-faktor penentu berinvestasi lainnya. Semakin besar skala usaha maka kebutuhan akan infrastruktur juga akan semakin besar. Implikasinya, jika pemerintah daerah menginginkan masuknya investor dengan skala usaha besar maka pemerintah daerah harus mampu mempersiapkan infrastruktur yang memadai guna menunjang kegiatan usaha investor. Dua variabel utama dalam menunjang infrastruktur fisik yang dibutuhkan investor adalah variabel ketersediaan dan kualitas infrastruktur fisik ekonomi. Kedua variabel ini sangat berpengaruh terhadap kelancaran kegiatan usaha di daerah. Namun demikian, dalam pembangunan infrastruktur tentunya sangat diperlukan perencanaan yang matang antara tingkat nasional hingga tingkat pemerintahan daerah serta antar daerah. Namun perlu diketahui bahwa hal ini terkait dengan kondisi dan karakteristik provinsi. Berdasarkan kondisi keterbatasan anggaran untuk infrastruktur, tentunya baik pemerintah pusat dan daerah harus melakukan perencanaan dan memilih prioritas dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur dalam menunjang pembangunan ekonomi.

Tantangan terbesar pembangunan dibidang infrastruktur adalah masih rendahnya kualitas infrastruktur di Indonesia. Berdasarkan



data dari sisi *Logistic Performance Index (LPI)*<sup>8</sup> tahun 2014 indeks infrastruktur Indonesia di ASEAN berada pada peringkat (53) di bawah Singapura (5), Malaysia (25), China (28) dan Thailand (35), dan Vietnam (48). Rendahnya indeks infrastruktur berdampak pada mahalanya biaya logistik.

Dari hasil survei LPI menunjukkan bahwa pada tahun 2014 menempatkan Indonesia pada peringkat 53 dari 150 negara. Di antara Negara-negara ASEAN, Indonesia berada pada posisi ke-6 di bawah Singapore peringkat ( 5), Malaysia (25), Thailand (35) dan Vietnam (48). Indonesia hanya lebih baik dibandingkan Filipina yang ada pada peringkat (57), sedangkan Kamboja (83), Laos (131) dan Myanmar peringkat (145). (Gambar 1)



**Diagram 1. Logistic Performance Index (LPI) di Kawasan ASEAN 2014**  
Sumber: LPI Global Ranking 2014 (Data Diolah)

Bila melihat secara lebih rinci indeks daya saing infrastruktur, peringkat indeks konektivitas Indonesia di sektor transportasi jalan terus mengalami peningkatan daya saing dimana tahun 2013 pada peringkat 90 menjadi 72 pada tahun 2014, namun masih jauh dengan Malaysia yang berada pada peringkat 20 dan Thailand pada peringkat 50. (tabel 2) Demikian pula dengan infrastruktur untuk kereta api, mengalami peningkatan dari posisi 54 menjadi 41, namun Malaysia masih tetap berada pada posisi lebih tinggi, yaitu peringkat 12. Sedangkan di sektor transportasi laut tahun 2014 meningkat menjadi 77 dibandingkan tahun 2012 yang menduduki peringkat 104. Peringkat tersebut masih jauh lebih rendah dibandingkan

<sup>8</sup> <http://lpi.worldbank.org/international/global>, Tahun 2014.



Thailand dan Malaysia. Dengan melihat kondisi infrastruktur tersebut, tentunya Indonesia harus mengejar ketertinggalan mengingat wilayah yang sangat luas dan terdiri dari banyak pulau-pulau, sehingga perlu meningkatkan pembangunan infrastruktur mendukung konektivitas antar satu wilayah ke wilayah lainnya. (Tabel 2)

**Tabel 2. The Global Competitiveness Index ASEAN World Economic Forum, 2009-2014 (Infrastruktur)**

	2012-2013					2013-2014					2014-2015				
	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Filipina	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Filipina	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Filipina
<b>Infrastruktur</b>	92	29	49	119	98	82	25	61	110	98	72	20	76	112	95
Jalan	90	27	39	120	87	78	23	42	102	87	72	19	50	104	87
Kereta Api	54	17	65	68	94	44	18	72	58	89	41	12	74	52	80
Transportasi Laut	104	21	56	113	120	89	24	56	98	116	77	19	54	88	101
Transportasi Udara	89	24	33	94	112	68	20	34	92	113	64	19	37	87	108
Lisrik	93	35	44	113	98	89	37	58	95	93	84	39	58	88	87
Telepon Selular	90	33	57	18	95	62	27	49	21	81	54	30	34	42	86
Telepon Tetap	78	85	95	96	103	82	79	96	88	109	71	73	91	86	113

Sumber: World Economic Forum 2012-2014

## 1.2. Tantangan dalam Percepatan Pembangunan

Efektivitas pelaksanaan suatu perencanaan dalam pembangunan infrastruktur akan sangat tergantung pada sejauh mana program yang telah dirancang oleh pemerintah pusat dan daerah dapat dilaksanakan dengan baik. Permasalahannya adalah bagaimana perencanaan pemerintah daerah dalam menyusun prioritas pembangunan infrastruktur setelah adanya otonomi daerah dan bagaimana pemda provinsi menghadapi permasalahan dalam pembangunan infrastruktur dan bagaimana upaya pemda dalam mengatasi permasalahan dalam pengelolaan APBD

Perencanaan yang dimaksud adalah Perencanaan Pembangunan Daerah khususnya perencanaan pembangunan bidang infrastruktur yang mendukung perekonomian. Perencanaan pembangunan daerah adalah suatu proses penyusunan tahapan-tahapan kegiatan yang melibatkan berbagai unsur pemangku kepentingan didalamnya, guna pemanfaatan dan pengalokasian sumber daya yang ada terutama anggaran dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam suatu lingkungan wilayah/daerah dalam jangka waktu tertentu.





produksi dan ekonomi nasional yang semakin meningkat. Hingga saat ini, tingkat elektrifikasi nasional baru mencapai 72,95 persen, dengan rasio jumlah desa berlistrik baru mencapai 92,58 persen.<sup>10</sup>

Selain itu, masih terdapat beberapa permasalahan lain terkait dengan pembangunan infrastruktur untuk mendukung program ketahanan dan kemandirian energi, antara lain: (a) bauran energi (*energy mix*) yang hingga kini belum menunjukkan hasil optimal; (b) terbatasnya pasokan energi nasional, baik dari sisi kuantitas dan kualitas, maupun keandalannya; (c) masih tingginya dominasi asing atas penguasaan teknologi nasional dan dalam unsur pembiayaannya; (d) regulasi yang masih perlu terus diperbaiki dan disempurnakan sejalan dengan perkembangan energi, serta harus secara konsisten diikuti dengan kebijakan teknis di lapangan; (e) kebijakan penetapan harga energi (*pricing policy*) yang formulanya masih perlu terus disesuaikan; (f) efisiensi dan konservasi energi masih belum berjalan dengan baik, serta; dan (g) kurangnya partisipasi pemerintah daerah dalam penyediaan dan pemenuhan kebutuhan energi untuk masyarakat luas.

Untuk skema pembiayaan pembangunan infrastuktur dalam bentuk *Public Private Partnership* (PPP) yang hingga kini masih sangat minim realisasinya. Beberapa tantangan yang dihadapi di tahun 2013 di antaranya: (a) masih adanya keengganan dari kementerian negara/lembaga atau pemerintah daerah untuk memasukkan anggaran penyiapan dan transaksi proyek PPP ke dalam pagu anggarannya masing-masing; (b) masih rendahnya komitmen Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dalam melakukan PPP, dimana terdapat beberapa PJPK yang justru mengalihkan proyek PPP-nya ke proyek Pemerintah melalui APBN dan PHLN, serta melalui penugasan kepada BUMN; dan (c) proyek yang diusulkan untuk dilaksanakan melalui skema PPP merupakan proyek-proyek yang bukan prioritas sehingga proyek tersebut memiliki kelayakan keuangan yang rendah.

Sejak diluncurkan program *Master Plan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) sampai akhir Desember 2011, telah dilaksanakan *groundbreaking* sebanyak 94 proyek investasi sektor riil dan pembangunan infrastruktur dengan

---

<sup>10</sup> Nota Keuangan dan APBN Tahun Anggaran 2013, Bab 2, hal. 28.



total nilai investasi Rp499,5 triliun, sedangkan pada tahun 2012 rencananya akan dilakukan *groundbreaking* terhadap 84 proyek investasi sektor riil dan pembangunan infrastruktur, dengan nilai total Rp536,3 triliun. Dengan melihat realisasi proyek infrastruktur dalam kerangka MP3EI pada tahun 2011 dan 2012, berarti pada tahun mendatang harus lebih banyak lagi implementasi proyek-proyek infrastruktur dalam kerangka MP3EI. Untuk merealisasikan hal tersebut, salah satu tantangan cukup penting adalah perlunya kepastian dan kemudahan dalam hal pembebasan lahan. Beberapa pengalaman dalam pengerjaan proyek infrastruktur untuk MP3EI menyiratkan diperlukan adanya deregulasi dalam hal pembebasan lahan.

Sasaran yang akan dicapai pada prioritas infrastruktur dalam tahun 2013 tersebut, antara lain: (a) meningkatkan kapasitas, kuantitas dan kualitas infrastruktur penunjang pembangunan, yang difokuskan penyediaannya di Indonesia bagian timur dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi; (b) percepatan pembangunan, rehabilitasi serta pemeliharaan infrastruktur irigasi dan waduk dalam rangka mendukung ketahanan pangan nasional; (c) percepatan penyediaan air baku; (d) penanggulangan banjir pada daerah pusat pertumbuhan ekonomi; (e) pemulihan dan penanggulangan daerah rawan bencana; (f) meningkatkan keterhubungan antarwilayah (*national connectivity*) dalam mendukung pengembangan 6 koridor ekonomi nasional; (g) memperkuat *virtual domestic interconnectivity* (*Indonesia connected*); (h) meningkatkan akses bagi rumah tangga terhadap rumah dan lingkungan permukiman yang layak, aman, terjangkau dan didukung oleh prasarana dan sarana serta utilitas yang memadai; (i) meningkatkan ketahanan energi yang ditunjang dengan penyediaan listrik; (j) peningkatan mutu konstruksi infrastruktur dalam memenuhi rancangan usia guna/usia pelayanannya; serta (k) mempercepat pembangunan infrastruktur melalui skema kerjasama Pemerintah dan swasta (KPS).

Dalam rangka mendukung tercapainya berbagai sasaran pada prioritas pembangunan infrastruktur dalam tahun 2013 tersebut, maka secara umum, arah kebijakan pembangunan infrastruktur berdasarkan RPJMN 2010-2014 akan difokuskan pada: (1) meningkatkan pelayanan infrastruktur sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM); (2) mendukung peningkatan daya saing



sektor riil; dan (3) meningkatkan kerjasama pemerintah dan swasta (KPS).

Penulisan buku ini bertujuan untuk memperoleh gambaran mengenai bagaimana proses pelaksanaan pembangunan infrastruktur melalui program MP3EI dan permasalahan yang dihadapi serta kelanjutan pembangunan infrastruktur setelah pemerintahan baru. Selain itu perlu dilakukan evaluasi terhadap pelaksanaan perencanaan pembangunan bidang infrastruktur yang selama ini dilakukan oleh pemerintah dan pemerintah daerah terutama setelah otonomi daerah. Berbagai pendapat berkaitan dengan permasalahan perencanaan pembangunan infrastruktur yang mendukung kegiatan ekonomi dalam implementasinya tidak sesuai dengan target seperti yang diharapkan.

Buku ini diharapkan akan dapat bermanfaat baik secara praktis ataupun akademis. Dari segi praktis, diharapkan dapat memberikan masukan bagi komisi yang terkait dengan permasalahan infrastruktur di DPR RI dan pemerintah terkait konsolidasi perencanaan pembangunan infrastruktur yang diharapkan mendukung perekonomian di Indonesia. Selain itu memberikan sumbangan pemikiran bagi sinkronisasi perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur antara pemerintahan tingkat pusat sampai daerah dalam era desentralisasi. Dalam kaitannya dengan tataran akademis kebijakan publik, diharapkan dapat menjelaskan hubungan konsep perencanaan pembangunan, terutama infrastruktur ekonomi terhadap perekonomian daerah.

## **BAB II**

### **PERENCANAAN DAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

Dalam konsep perencanaan pembangunan yang telah dikemukakan berbagai ahli bahwa perencanaan merupakan upaya memudahkan tercapainya keinginan dari sebuah Negara yang disikronkan dengan kebutuhan. Perencanaan pembangunan memerlukan penetapan tahapan-tahapan berikut prioritas pada setiap tahapan, yang bertolak dari sejarah, karakter sumber daya yang kita miliki dan tantangan yang sedang dihadapi. Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana-rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara negara dan masyarakat di tingkat Pusat dan Daerah untuk mencapai tujuan universal maupun tujuan khusus dari pembangunan nasional. Dalam konteks perencanaan pembangunan sangat terkait dengan visi dan misi kepala pemerintahan, sehingga pada prakteknya perencanaan tidak dapat dipisahkan dengan kondisi politik suatu Negara, dan pemerintahan.

#### **2.1. Konsepsi Perencanaan**

Proses perencanaan pembangunan dilakukan dengan berbagai pendekatan. Sebelum era desentralisasi, proses perencanaan pembangunan daerah lebih bersifat sentralistik. Dalam proses itu, pemerintah daerah menerima agenda perencanaan pembangunan dari pusat untuk selanjutnya menjalankannya dalam kerangka memenuhi jadwal atau agenda perencanaan yang telah menjadi pola baku yang ditetapkan pemerintah pusat. Implikasi lebih jauh dari proses tersebut adalah ketergantungan pemerintah daerah yang semakin besar kepada pemerintah pusat.



Tujuan pokok pembangunan ekonomi menurut Jhingan<sup>11</sup> adalah untuk membangun peralatan modal dalam skala yang cukup untuk meningkatkan produktivitas di bidang pertanian, pertambangan, perkebunan dan industri. Modal juga diperlukan untuk mendirikan sekolah, rumah sakit, jalan raya, jalan kereta api, dan sebagainya. Singkatnya, hakekat pembangunan ekonomi adalah penciptaan modal *overhead* sosial dan ekonomi.

Pembangunan adalah suatu proses yang dilakukan secara terus - menerus dalam rangka memperbaiki indikator sosial maupun ekonomi pada suatu wilayah dari waktu ke waktu seperti yang diungkapkan Gunawan Sumodiningrat, (2009).<sup>12</sup> Disamping itu pembangunan juga merupakan suatu proses yang multi dimensional yang menyangkut perubahan-perubahan penting dalam suatu struktur, sistem sosial, ekonomi, sikap masyarakat, dan lembaga-lembaga nasional, akselerasi pertumbuhan ekonomi, pengurangan angka pengangguran, dan pemberantasan kemiskinan (Todaro, 1997).<sup>13</sup>

Terlebih setelah era otonomi daerah dan desentralisasi, perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur publik di daerah memiliki peran yang semakin penting dan merupakan ujung tombak bagi keberhasilan pelaksanaan pembangunan. Perluasan kewenangan daerah dalam merencanakan dan mengalokasikan dana untuk membiayai berbagai kegiatan, memberikan peluang yang lebih besar bagi setiap daerah untuk melaksanakan aktivitas pembangunan infrastruktur sesuai dengan potensi dan kondisi geografis yang dimiliki serta sektor-sektor ekonomi sebagai sektor unggulan dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi.

Dalam pembangunan era otonomi perlu perencanaan yang matang agar ada sinkronisasi arah pembangunan antar pemerintah pusat dan daerah. Perlu dipahami bahwa, dari aspek substansi, perencanaan adalah penetapan tujuan dan penetapan alternatif tindakan, seperti

---

<sup>11</sup> Jhingan L, M, *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*, Terjemahan D. Guritno. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1992. hal. 420

<sup>12</sup> Gunawan Sumodiningrat, *Mewujudkan Kesejahteraan Bangsa Menanggulangi Kemiskinan dengan Prinsip Pemberdayaan Masyarakat*. Jakarta: PT. Alex Media Komputindo. 2009. hal. 6

<sup>13</sup> Michael. Todaro, *Pembangunan ekonomi di dunia Ketiga*. Erlangga. Jakarta. 2000



pernyataan dari Tjokroamidjojo (1963) yang selengkapnya sebagai berikut: "Perencanaan ini pada dasarnya berkisar kepada dua hal, yang *pertama*, ialah penentuan pilihan secara sadar mengenai tujuan konkrit yang hendak dicapai dalam jangka waktu tertentu atas dasar nilai-nilai yang dimiliki oleh masyarakat yang bersangkutan dan yang *kedua* ialah pilihan diantara cara-cara alternatif serta rasional guna mencapai tujuan tujuan tersebut.<sup>14</sup>

Menurut Arsyad<sup>15</sup>, fungsi-fungsi dalam perencanaan pembangunan secara umum adalah: (a) Dengan perencanaan, diharapkan terdapatnya suatu pengarah kegiatan, adanya pedoman bagi pelaksanaan kegiatan-kegiatan; (b) Dengan perencanaan, dapat dilakukan suatu perkiraan potensi-potensi, prospek prospek pengembangan, hambatan, serta resiko yang mungkin dihadapi pada masa yang akan datang; (c) Perencanaan memberikan kesempatan untuk mengadakan pilihan yang terbaik; (d) Dengan perencanaan, dilakukan penyusunan skala prioritas dari segi pentingnya tujuan; (e) Perencanaan sebagai alat untuk mengukur atau standar untuk mengadakan evaluasi.

Perencanaan pembangunan regional merupakan suatu entitas ekonomi dengan unsur-unsur interaksi yang beragam. Mengutip dari pemikiran Glasson, dalam kegiatan perencanaan pembangunan wilayah otonom adalah langkah-langkah yang harus dilakukan dalam kegiatan perencanaan yang akan dilakukan. Artinya perencanaan merupakan hal yang menyangkut serangkaian tindakan yang ditujukan untuk memecahkan persoalan pada masa depan.<sup>16</sup>

Conyers & hills (1994) mendefinisikan perencanaan pembangunan sebagai suatu proses yang berkesinambungan yang mencakup keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan berbagai alternatif penggunaan sumber daya untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu pada masa yang akan datang.<sup>17</sup> Selanjutnya dalam terbitan lainnya definisi perencanaan pembangunan dapat dilihat dari beberapa

<sup>14</sup> Bintoro Tjokroamidjojo, *Perencanaan Pembangunan*, Gunung Agung, Jakarta. 1996. hal. 14.

<sup>15</sup> Lincolin, Arsyad, *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. BPFE, Yogyakarta. 1999. hal 23.

<sup>16</sup> Glasson, J, *An Introduction to Regional Planning*, Hutchinson Educational. London 1974, p. 5.

<sup>17</sup> Diana Conyers and Peter Hills, *An Introduction to Development Planning in the third World*, John Wiley & Sons 1994. p. 4.



aspek. Dari aspek aktivitas Conyers (1984:5)<sup>18</sup> menyatakan bahwa perencanaan melibatkan hal-hal yang menyangkut pengambilan keputusan atau pilihan mengenai bagaimana memanfaatkan sumber daya yang ada semaksimal mungkin guna mencapai tujuan-tujuan tertentu atau kenyataan-kenyataan yang ada dimasa datang.

Selain itu Bintoro Tjokroamidjojo<sup>19</sup> berpendapat bahwa perencanaan adalah suatu cara bagaimana mencapai tujuan sebaik-baiknya (*maximum output*) dengan sumber-sumber yang ada supaya lebih efisien dan efektif. Dingungkapkan bahwa perencanaan adalah penentuan tujuan yang akan dicapai atau yang akan dilakukan, bagaimana, bilamana dan oleh siapa. Dengan demikian secara ringkas dapat dikatakan bahwa perencanaan merupakan langkah awal dalam melaksanakan suatu tujuan tertentu yang menyangkut pengambilan keputusan atau pilihan mengenai bagaimana memanfaatkan sumber daya yang ada semaksimal mungkin guna mencapai tujuan-tujuan tertentu di masa depan.

Hal yang sama dinyatakan oleh Mayer (1985:4)<sup>20</sup> bahwa perumusan tujuan dan perancangan alternatif tindakan (program/kegiatan) menjadi hal yang paling dominan dalam perencanaan. Tujuan dari perencanaan pembangunan daerah seperti disampaikan oleh Abe (2001)<sup>21</sup> adalah dalam rangka menjawab kebutuhan masyarakat untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Munir (2002:41)<sup>22</sup> berdasarkan jangka waktunya, perencanaan dapat dibagi menjadi:

- a. Perencanaan jangka panjang, biasanya mempunyai rentang waktu antara 10 sampai 25 tahun. Perencanaan jangka panjang adalah cetak biru pembangunan yang harus dilaksanakan dalam jangka waktu yang panjang;

---

<sup>18</sup> Diana Conyers, *Perencanaan Sosial di Dunia Ketiga Suatu Pengantar*, Cetakan ke-1, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta tahun 1991, hal. 5.

<sup>19</sup> Bintoro Tjokroamidjojo, *Manajemen Pembangunan*, Gunung Agung, Jakarta 1995, h. 12.

<sup>20</sup> Robert R Mayer, *Policy and Program Planning, A Developmental Perspective*, Prentice-Hall Inc, New Jersey. 1985, hal. 4.

<sup>21</sup> Alexander Abe, *Perencanaan daerah memperkuat prakarsa rakyat dalam otonomi daerah*, Lapera Pustaka Utama, Yogyakarta. 2001.

<sup>22</sup> Badrul Munir, *Perencanaan Pembangunan Daerah dalam Perspektif Otonomi Daerah*, cetakan ke-2, Bappeda Propinsi NTB, Kota Mataram 2002.



- b. Perencanaan jangka menengah, biasanya mempunyai rentang waktu antara 4 sampai 6 tahun. Dalam perencanaan jangka menengah walaupun masih umum, tetapi sasaran-sasaran dalam kelompok besar (sasaran sektoral) sudah dapat diproyeksikan dengan jelas;
- c. Perencanaan jangka pendek, mempunyai rentang waktu 1 tahun, biasanya disebut juga rencana operasional tahunan yang disesuaikan dengan tahun anggaran. Jika dibandingkan dengan rencana jangka panjang dan jangka menengah, rencana jangka pendek biasanya lebih akurat;

Dari beberapa definisi diatas, maka dapat ditarik kesimpulan tentang perencanaan pembangunan dapat diartikan sebagai proses penyusunan rencana yang mempunyai rentang waktu satu tahun yang merupakan rencana operasional dari rencana jangka panjang dan menengah yang berisi langkah-langkah penetapan tujuan serta pemilihan kebijakan/program/kegiatan untuk menjawab kebutuhan bagi publik dari berbagai kegiatan ekonomi. Menurut Tjokroamidjojo (1995:66),<sup>23</sup> rencana pembangunan supaya mendapatkan kekuatan dalam pelaksanaannya perlu mendapat status formal atau dasar hukum tertentu. Tiga pola tersebut adalah:

- a. Pola pertama, perencanaan pembangunan dilakukan pembahasan serta harus disahkan melalui suatu keputusan lembaga perwakilan rakyat, biarpun penyusunannya tentu saja dilakukan oleh badan-badan perencanaan yang bersifat teknis.
- b. Pola kedua, perencanaan pembangunan lebih merupakan suatu kebijakan pemerintah saja.
- c. Pola ketiga, garis-garis besar kebijakan dasar suatu rencana pembangunan disetujui dan ditetapkan oleh lembaga perwakilan, sedangkan kebijakan dan program-program pembangunan selanjutnya menjadi keputusan pemerintah.

Dalam era desentralisasi sekarang, proses perencanaan pembangunan sudah mengalami pergeseran paradigma. Dalam hal ini, sudah mulai dilakukan proses *bottom up planning* secara lebih intensif dibandingkan masa sebelumnya. Kemudian, tataran pelaksanaan pembangunan juga sudah lebih melihat kepentingan daerah dan lebih banyak melibatkan masyarakat dan dunia usaha. Orientasi

<sup>23</sup> *Ibid*, hal. 66.



demikian diharapkan dapat mengurangi ketergantungan pemerintah daerah pada pemerintah pusat. Selain itu, juga akan menumbuhkan kemandirian dalam pendanaan dan pelaksanaan pembangunan.

Pemerintah daerah yang semakin besar peranannya dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan akan menghadapi beberapa konsekuensi yang harus dipersiapkan<sup>24</sup>, antara lain:

- a. Dibutuhkan data dasar yang lebih lengkap lagi dalam pelaksanaan pembangunan di daerah agar setiap tahapan pembangunan dapat dilandasi data yang lebih aktual;
- b. Dibutuhkan sumber daya manusia yang lebih baik lagi dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi pembangunan;
- c. Dibutuhkan partisipasi masyarakat dan swasta yang semakin besar dalam proses pembangunan;
- d. Dibutuhkan kreativitas untuk mencari sumber-sumber pendapatan daerah yang baru. Hal itu untuk mengimbangi pertumbuhan pembangunan daerah yang semakin pesat;

Bila melihat pemahaman yang dikemukakan oleh Michael P Todaro dalam Ekonomi Pembangunan, bahwa perencanaan tidak terlepas dari upaya pemerintah pusat dan daerah yang sungguh-sungguh untuk mengkoordinasikan semua keputusan ekonomi dalam jangka panjang dan untuk mempengaruhi secara langsung khususnya terkait dengan pembangunan perekonomian. Dengan demikian ekonomi pembangunan adalah upaya pemerintah secara sengaja untuk mengkoordinir pengambilan keputusan ekonom dalam jangka panjang serta mempengaruhi, mengatur dan dalam beberapa hal mengontrol tingkat dan laju pertumbuhan berbagai variable ekonomi yang utama untuk mencapai tujuan pembangunan yang telah ditentukan sebelumnya.<sup>25</sup>

Persyaratan tersebut sangat penting agar dapat mengidentifikasi daerah yang kondisinya terbelakang. Studi dan penelitian tentang indentifikasi daerah yang terbelakang merupakan hal sangat penting dalam proses perencanaan, namun manfaatnya akan hilang bila tindak lanjut tidak dilaksanakan.

---

<sup>24</sup> Bagdja Muljarjadi, *Pembangunan Daerah di Indonesia: Paradigma baru menghadapi era desentralisasi*, Universitas Padjajaran, Bandung dalam *Semiloka Desentralisasi Fiskal di Indonesia*, 19 Juni -1 Juli 2000.

<sup>25</sup> Michael P. Todaro, *Permasalahan perencanaan pembangunan secara lengkap selanjutnya dapat dibaca dalam Ekonomi Pembangunan Dunia Ke Tiga*" alih bahasa Aminudin dan Drs Mursid Penerbit Erlangga tahun 2000. hal. 165.



Terkait dengan masalah penganggaran dalam pelaksanaan pembangunan, dalam proses penyusunan pembiayaan, direncanakan sumber pendanaan untuk melaksanakan program pembangunan berdasarkan asas efisiensi dan efektivitas. Penyusunan prioritas pembiayaan, perlu didukung dengan standar-standar harga satuan pokok untuk komponen-komponen pembiayaan. Penyusunan pembiayaan tertuang dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja. Perlu diketahui bahwa pembiayaan pembangunan terutama infrastruktur sangat membutuhkan anggaran yang sangat besar. Bahkan anggaran harus direncanakan dalam anggaran *multiyeras* dan berkelanjutan agar pembangunan tidak mandek dan mubazir alias sia-sia.

Seperti yang dikutip dari *Governmental Accounting Standards Board* (GASB) dalam Bastian (2001:79)<sup>26</sup> mendefinisikan anggaran sebagai rencana operasi keuangan, yang mencakup estimasi pengeluaran yang diusulkan, dan sumber pendapatan yang diharapkan untuk membiayainya dalam periode waktu tertentu. Anggaran merupakan hasil akhir proses penyusunan rencana kerja yang akan berfungsi sebagai dasar melaksanakan program/kegiatan serta sebagai alat pengendalian.

## 2.2. Infrastruktur dalam Perekonomian

Infrastruktur tidak kalah pentingnya dengan pendidikan dan kesehatan, infrastruktur merupakan suatu sarana (fisik) pendukung agar pembangunan ekonomi suatu negara dapat terwujud. Infrastruktur terdiri dari beberapa subsektor, beberapa diantaranya yang cukup dominan dalam pembangunan ekonomi adalah perumahan dan transportasi. Infrastruktur juga menunjukkan seberapa besar pemerataan pembangunan terjadi. Suatu negara dengan pertumbuhan ekonomi tinggi akan mampu melakukan pemerataan pembangunan kemudian melakukan pembangunan infrastruktur keseluruh bagian wilayahnya. Perekonomian yang terintegrasi membutuhkan pembangunan infrastruktur.

Menurut kajian ilmiah yang dilakukan Deni Friawan (2008)<sup>27</sup> menjelaskan setidaknya ada tiga alasan utama mengapa infrastruktur

<sup>26</sup> Indra Bastian, *Akuntansi Sektor Publik di Indonesia*, BPFE, Yogyakarta. 2001, hal. 79.

<sup>27</sup> Deni Friawan, *Kondisi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*, CSIS Vol. 37. No. 2 Juni 2008. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Tahun 2008.



penting dalam sebuah integrasi ekonomi. Pertama, ketersediaan infrastruktur yang baik merupakan mesin utama pemacu pertumbuhan ekonomi, misalnya studi *The World bank* (2004) menyatakan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi yang rendah dalam beberapa tahun terakhir pasca krisis ekonomi 1998 salah satunya dipengaruhi rendahnya tingkat investasi. Kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hambatan utama dalam perbaikan iklim investasi di Indonesia. Kedua, untuk memperoleh manfaat yang penuh dari integrasi, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Penurunan tarif akibat integrasi ekonomi tidak dapat menjamin bahwa akan meningkatkan aktivitas perdagangan dan investasi tanpa adanya dukungan dari infrastruktur yang memadai. Ketiga, perhatian terhadap perbaikan infrastruktur juga penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar negara-negara di Asia dan juga mempercepat integrasi perekonomian Asia.

Pentingnya infrastruktur yang terkait dengan pembangunan dapat dijelaskan bahwa keterbelakangan suatu negara atau daerah akan dipengaruhi antara lain oleh rendahnya tingkat aktivitas perekonomiannya. Hal ini tergantung insentif wilayah yang ditawarkan seperti infrastruktur. Untuk itu alternatif kebijakan untuk mengembangkan daerah, investasi infrastruktur langsung diarahkan ke sektor pendukung ekonomi yang produktif seperti pembangunan jalan, pelabuhan dan fasilitas infrastruktur pendukung lainnya. Pilihan yang paling optimum sangat ditentukan oleh kondisi dan karakteristik atau ciri daerah.<sup>28</sup>

Infrastruktur memiliki peran yang luas dan mencakup berbagai konteks dalam pembangunan, baik dalam konteks fisik-lingkungan, ekonomi, sosial, budaya, politik, dan konteks lainnya. Salah satu infrastruktur yang besar perannya dalam pengembangan dan pembangunan ruang, baik dalam lingkup negara ataupun lingkup wilayah adalah infrastruktur transportasi darat, udara terutama laut mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan. Infrastruktur yang juga sangat penting adalah listrik dan telekomunikasi yang merupakan penunjang penting dalam industri dan komunikasi era global.

Selain itu, tidak diragukan lagi bahwa infrastruktur merupakan daya dorong dalam pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur berperan

---

<sup>28</sup> Iwan Jaya Azis., *Ilmu Ekonomi Regional dan Beberapa Aplikasinya di Indonesia*, Lembaga Penerbit FE UI, Jakarta. 1994. hal. 65-66.



besar dalam mengembangkan sebuah wilayah. Fakta empiris menyatakan bahwa perkembangan kapasitas



dengan tingkat perekonomian negara tersebut. Semakin maju suatu negara, semakin besar pula kemampuan pemerintah membangun infrastruktur dengan dana sendiri (Kodoatie, 2003).<sup>32</sup>

Karakteristik infrastruktur adalah: (1) Aset memiliki bentuk fisik dengan masa pakai yang panjang. Penciptaan aset memerlukan cukup periode persiapan pembangunannya; (2) Aset memiliki sedikit pengganti dalam jangka pendek; (3) Struktur aset mampu memperlancar aliran barang dan jasa dan tanpa aset akan terjadi gangguan dalam aliran persediaan barang dan jasa; (4) Aset penting terutama karena aset berfungsi sebagai barang komplementer atau pelengkap terhadap barang dan jasa dalam faktor produksi; dan (5) Memiliki eksternalitas positif yaitu daya manfaatnya dapat dinikmati pihak diluar pembuat infratraktur tersebut seperti yang kutip dari Baldwin dan Dixon.<sup>33</sup> Hal ini menjelaskan bahwa infrastruktur memiliki yang merupakan pembangunan berjangka waktu panjang dan memiliki eksternalitas positif bagi publik sebagai pendukung dalam konektivitas dalam menyalurkan kebutuhan publik.

Dalam pembangunan infrasrtuktur pemerintah pusat telah merancang dokumen kerja MP3EI yang merupakan sinergi RPJP dan RPJMN yang berisikan arahan pengembangan kegiatan ekonomi utama yang sudah lebih spesifik, lengkap dengan kebutuhan infrastruktur.<sup>34</sup> Dengan demikian masyarakat perlu memahami bahwa program tersebut merupakan upaya memacu melalui pembangunan klaster ekonomi dengan perbaikan konektivitas antar koridor wilayah yang memiliki potensi ekonomi dari berbagai sumber daya alam yang belum tergarap. Diharapkan sinergi antar percepatan pembangunan dengan merujuk perencanaan pembangunan jangka menengah dan panjang melalui pembangunan infrastuktur akan meningkatkan kapasitas perekonomian daerah dan nasional.

<sup>32</sup> Robert. J Kodoatie, *Manajemen Dan Rekayasa Infrastruktur*, Pustaka belajar, Semarang. 2003, hal. 14.

<sup>33</sup> Baldwin, John R. and Dixon, Jay, *Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There?* (March 12, 2008). *Canadian Productivity Review Research Paper* No. 16. <http://www5.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/olc-cel?catno=15-206-XIE2008016&lang=eng> diakses pada 1 November 2012.

<sup>34</sup> "Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025", Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Tahun 2011, hal. 23.



### BAB III

## PERENCANAAN DAN IMPLEMENTASI MP3EI NASIONAL

Sebagai dokumen kerja, MP3EI berisikan arahan pengembangan Kegiatan Ekonomi Utama yang lebih spesifik, lengkap dengan kebutuhan infrastruktur dan rekomendasi perubahan/revisi terhadap peraturan perundang-undangan yang perlu dilakukan maupun pembentukan peraturan perundang-undangan baru yang diperlukan untuk mendorong percepatan dan perluasan investasi. Selanjutnya MP3EI menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). MP3EI bukan dimaksudkan untuk mengganti dokumen perencanaan pembangunan yang telah ada seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007) dan dokumen perencanaan, namun menjadi dokumen yang terintegrasi dan komplementer yang penting serta khusus untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Sebagai bagian dari RPJPN, MP3EI disusun sebagai upaya adaptasi, integrasi, dan akselerasi pembangunan yang didorong oleh kondisi dinamika perubahan yang ada, termasuk perubahan kondisi lingkungan global.<sup>35</sup>

Bila melihat sisi domestik, prospek ekonomi Indonesia yang semakin membaik ditopang oleh ekspektasi berlanjutnya penerapan serangkaian kebijakan struktural yang ditujukan untuk memperbaiki fondasi bagi pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan. Pemerintah diharapkan akan terus melanjutkan upaya penguatan ketersediaan modal-modal dasar pembangunan yaitu infrastruktur, modal manusia, institusi dan teknologi. Penguatan ini ditempuh melalui implementasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah

---

<sup>35</sup> Republik Indonesia, *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025*, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Cetakan Keempat - Edisi 2014, hal. 29.



Nasional (RPJMN) III 2015-2019 dan Program Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) tahun 2011-2025.

Pemerintah juga diharapkan akan terus melanjutkan implementasi berbagai kebijakan, baik fiskal maupun sektoral, dalam rangka mendorong peran sektor swasta yang lebih luas dalam pembangunan ekonomi. Kebijakan fiskal juga akan diarahkan pada penguatan pembiayaan pembangunan dalam rangka menopang industrialisasi. Apabila sejumlah rencana tersebut berjalan optimal, ketersediaan dan kualitas modal-modal dasar pembangunan diperkirakan akan meningkat secara signifikan dan semakin tersebar, sehingga mampu mendorong pengembangan seluruh koridor ekonomi di berbagai wilayah di Nusantara. Keberhasilan implementasi program-program tersebut selanjutnya diperkirakan akan secara bertahap mendorong penguatan kapabilitas dan kapasitas sektor industri domestik sehingga mampu menghadapi tantangan persaingan global.

Partisipasi sektor swasta domestik, baik PMA maupun PMDN, dalam derap laju pembangunan ekonomi juga diperkirakan akan semakin meningkat dan meluas. Sejalan dengan kondisi sektor industri yang semakin handal, pertumbuhan industri barang-barang bernilai tambah tinggi yang berorientasi ekspor diperkirakan akan semakin meningkat, dan industri bahan baku dan barang-barang antara domestik semakin berkembang. Perbaikan pada struktur produksi ini selanjutnya diperkirakan akan tercermin pada pertumbuhan ekspor sektor manufaktur dan penggunaan bahan baku dan barang manufaktur antara dari sumber domestik yang semakin meningkat, yang selanjutnya mendukung perbaikan postur keseimbangan eksternal.<sup>36</sup>

### 3.1. Perencanaan MP3EI Nasional

Pada era Pemerintah tahun 2009-2014,<sup>37</sup> melalui Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011, telah menetapkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)

<sup>36</sup> Laporan Perekonomian Indonesia Tahun 2013, BAB 15, hal. 238-239.

<sup>37</sup> "MP3EI dan kemajuan ekonomi Nasional", Oleh Fathur Anas Peneliti di *Developing Countries Studies Center (DCSC)* <http://suar.okezone.com/read/2013/06/20/58/824785/>, Kamis, 20 Juni 2013.



yang menjadi arah pembangunan ekonomi Indonesia hingga tahun 2025. MP3EI merupakan sebuah konsep yang komprehensif dengan memadukan berbagai potensi wilayah Indonesia dari Sabang sampai Merauke plus dengan berbagai dinamikanya.

Muatan utama MP3EI seperti yang disampaikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudoyono dalam pengantar Peraturan Presiden tersebut adalah *debottlenecking*, dengan esensi di dalamnya antara lain pengembangan potensi daerah melalui koridor ekonomi, konektivitas nasional melalui sinkronisasi rencana aksi nasional terkait infrastruktur dan regulasi, kemitraan, dengan dukungan pihak swasta melalui *public private partnership* (PPP).

Adanya inisiatif dari daerah, target pendapatan dan tujuan bagi kesejahteraan masyarakat, *debottlenecking* menjadi kendala utama dalam pembangunan Nasional. Hal ini menjadi semacam fenomena pembangunan akibat terpolarisasinya pembangunan pada pusat-pusat tertentu, sehingga miskin akan konektivitas ke wilayah lain.

Sejak diluncurkan program MP3EI targetnya untuk membangun perekonomian Indonesia melalui pembangunan puluhan megaprojek di beberapa zona, mulai dari Indonesia barat sampai timur. Proyek MP3EI ini kental investasi anggaran dan mengundang investasi senilai Rp4.000 triliun. Dari investasi tersebut, sebagian besar proyeknya sudah *groundbreaking* pada empat lokasi besar, seperti Sei Mangkei Sumatera Utara, Cilegon, Lombok Timur (Nusa Tenggara Barat), dan Timika Papua, dengan pembangunan 17 proyek besar.

Setelah lebih dua tahun MP3EI ditetapkan, sudah banyak proyek yang diimplementasikan di setiap koridor ekonomi. Program pembangunan konektivitas nasional melalui proyek infrastruktur didorong lebih kuat dengan mengandalkan kerjasama antara pemerintah dan swasta atau PPP (*public private partnerships*). Sektor riil digerakkan untuk memperkuat Kawasan Strategis Nasional (KSN), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kawasan Perhatian Investasi (KPI) yang ada di setiap koridor ekonomi. Regulasi-regulasi yang mendorong percepatan dan perluasan ekonomi diluncurkan untuk menarik investor swasta terlibat dalam program ini. Pembangunan di setiap koridor membutuhkan investasi yang cukup besar. Di dalam MP3EI, total kebutuhan investasi di 6 koridor ekonomi mencapai Rp4.012 triliun. Dari seluruh koridor, Jawa



masih memperoleh investasi paling tinggi sebesar Rp1.290 triliun, sedangkan koridor Bali dan Nusa Tenggara yang terendah, hanya Rp133 triliun. Pemerintah berkontribusi sebesar 10% dari total investasi. Sisanya diharapkan dari BUMN sebesar Rp722 triliun, swasta Rp2,046 triliun dan campuran Rp843 triliun. (Tabel 3)

**Tabel 3. Jumlah Investasi Kegiatan Ekonomi Utama di Enam Koridor dan Sumber Investasi**

Koridor	Jumlah Investasi (Rp. Triliun)	Persentase (%)
Sumatera	714	18
Jawa	1.290	32
Kalimantan	945	24
Sulawesi	309	8
Bali-Nusa Tenggara	133	3
Papua – Kep. Maluku	622	15
Total	4.012	100
Investasi pemerintah	401	10
Investasi BUMN	722	18
Investasi swasta	2.046	51
Investasi campuran	843	21
Total	4.012	100

Sumber : Kementerian Koordinator Perekonomian, 2011

Program MP3EI yang ditetapkan pada tahun 2011 lalu, banyak proyek yang telah terealisasi menghabiskan dana investasi hingga mendekati sekira Rp600 triliun. Adapun sumber pendanaan untuk proyek-proyek tersebut berasal dari APBN, BUMN, dan swasta. Kehadiran proyek program MP3EI mampu memberikan nuansa baru pada perekonomian nasional. Hal ini bisa dilihat dengan kemajuan perekonomian nasional yang cukup menggembirakan. Program MP3EI mengimplikasikan bahwa berbagai kebijakan dan keputusan tepat untuk membangun perekonomian Indonesia telah dimulai dan sanat tepat.

Sejak dimulainya program MP3EI bisa terbilang memberikan angin segar pada kondisi ekonomi nasional. Ini perlu mendapatkan



apresiasi khusus karena mampu membawa perubahan signifikan atas kondisi perekonomian bangsa Indonesia. Hal tersebut menjadikan Indonesia kini dipandang oleh negara-negara bukan hanya sebelah mata saja. Kini, Indonesia bahkan dipandang sebagai salah satu negara di Asia yang diakui memiliki kekuatan perekonomian yang dapat dibanggakan. Dengan pemaparan kebijakan nasional di dunia Internasional, bahwa pencapaian dan reformasi ekonomi serta ekspansi ekonomi secara global memberikan sinyal bahwa Indonesia kini bangkit menjadi sebuah negara yang dapat diunggulkan dari segi perekonomian.

Melihat gagasan melalui proyek MP3EI di Kalimantan, mengindikasikan sekian wilayah Indonesia kini hampir bisa dikatakan merata pada tingkat perekonomiannya. Jadi, dapat dikatakan bahwa Kalimantan sebagai sebuah wilayah yang besar tidak dapat disebut sebagai provinsi atau wilayah Indonesia yang tidur, melainkan sudah setara dengan wilayah-wilayah lain. Intinya Indonesia dalam segi ekonomi bukan hanya terpusat di daerah Jawa dan Sumatera saja melainkan seluruh nusantara termasuk Kalimantan sudah dapat menikmati kesetaraan perekonomian yang kuat.

Dengan kondisi kapasitas pertumbuhan ekonomi nasional yang cenderung semakin besar, hal ini berdampak pada investor-investor asing yang berlomba-lomba untuk menginvestasikan dananya di Indonesia. Hal ini tentu menjadi nilai positif bagi perekonomian Indonesia, di tengah perekonomian global yang kini lesu akibat dari krisis Eropa dan pelambatan ekonomi AS serta pelemahan nilai uang Tiongkok.

Perencanaan jangka panjang MP3EI boleh dibilang merupakan desain besar pembangunan jangka menengah-panjang, yang disebut juga Visi 2025. Dalam desain ini, pada 2025, Indonesia berambisi menjadi negara maju dan ekonominya masuk 12 besar dunia. Ketika itu, produk domestik bruto (PDB) kita mencapai US\$ 3,8-4,5 triliun dengan pendapatan per kapita sebesar US\$ 13.000-16.100. Saat ini, PDB Indonesia mencapai Rp8.241,9 triliun (hampir USD850 miliar) atau PDB per kapita USD3.562. Sebetulnya tujuan akhir MP3EI menitikberatkan percepatan ekonomi pada transformasi dengan pendekatan nilai tambah, mendorong inovasi, mengintegrasikan pendekatan sektoral dan regional, serta memfasilitasi percepatan investasi swasta sesuai kebutuhan.



Dalam desain ini, ada tiga strategi utama yang ditempuh, yakni pengembangan enam koridor ekonomi, penguatan konektivitas nasional, serta percepatan kemampuan SDM dan iptek nasional. Sejauh ini ada proposal proyek yang masuk ke enam koridor tersebut senilai Rp4.700 triliun. Jelas mayoritas proyek MP3EI bakal berada di daerah. Karena itu, kendala terbesar justru pada lemahnya peran pemerintah daerah (pemda) serta banyaknya peraturan daerah (perda) yang bertabrakan dengan pusat, tumpang tindih, dan tidak probisnis. Itulah sebabnya, MP3EI akan berhasil apabila pemerintah pusat dan daerah serius menempuh sinkronisasi dan harmonisasi seluruh regulasi atau peraturan daerah yang ada.

Sejumlah regulasi juga harus dilakukan sinkronisasi karena menjadi keluhan investor MP3EI, seperti UU tentang Ketenagakerjaan, UU tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, UU Migas, serta peraturan turunan UU Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Pembangunan. Selain itu, saat ini masih ada belasan provinsi yang belum menyelesaikan Rencana Umum Tata Ruang dan Wilayah.

Selain kendala regulasi dan pembebasan tanah dalam pelaksanaannya, proyek-proyek MP3EI juga terhalang masalah pembiayaan. Proyek-proyek infrastruktur umumnya berjangka panjang dengan tingkat pengembalian yang rendah, sehingga membutuhkan skim pendanaan berjangka panjang pula.

Dari sisi pembiayaan, dana di perbankan nasional didominasi simpanan jangka pendek. Dalam konteks itu, gagasan pembentukan bank infrastruktur bisa dipertimbangkan. Atau pemerintah menerbitkan obligasi dengan jaminan proyek-proyek infrastruktur yang akan dibangun. Agar proyek MP3EI terdengar gaungnya, pemerintah perlu fokus pada beberapa megaprojek yang benar-benar strategis, monumental, dan bisa menjadi kebanggaan bangsa. Dengan strategi tersebut, disertai upaya serius mengatasi berbagai kendala yang membelenggu proyek-proyek MP3EI, pemerintah dapat memperlihatkan kepada publik bahwa MP3EI akan memperoleh dampak yang besar. Ekspektasi tersebut dibangun dengan kesadaran bahwa peningkatan pendapatan harus disertai pula dengan pemerataan dan kualitas hidup seluruh bangsa.

Dengan adanya program MP3EI yang merupakan dokumen perencanaan dapat menjadi rujukan Kementerian/Lembaga dan



Pemerintah Daerah dalam menetapkan kebijakan sektor masing-masing agar sinergi dengan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Dengan demikian berbagai program yang dicanangkan dalam MP3EI diharapkan dapat mendorong pencapaian visi Indonesia menjadi 10 negara terbesar dunia di tahun 2025, dengan pertumbuhan ekonomi di atas 6% dan pendapatan per kapita melebihi 3000 dollar AS/tahun.

Berbeda dengan desain kebijakan perencanaan ekonomi terdahulu, MP3EI berisi sejumlah kebijakan ekonomi konkret yang bersifat terobosan (*breakthrough*). Desain kebijakan MP3EI tersebut didasarkan pada semangat "*Business As Unusual*", yang diharapkan dapat mengubah mindset bahwa keberhasilan pembangunan ekonomi bukan bergantung pada Pemerintah saja, melainkan lebih ditentukan oleh hasil kolaborasi bersama antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, BUMD, dan Swasta.

Rancangan MP3EI juga berlandaskan prinsip iteratif yaitu membuka peluang kepada para pemimpin di masa yang akan datang untuk dapat menyempurnakan muatan kebijakan MP3EI. Hal tersebut menjadikan MP3EI, bukan hanya sebuah instrumen percepatan dan perluasan tetapi sekaligus menjadi instrumen estafet pembangunan yang berkesinambungan dari kabinet ke kabinet berikutnya. Peluang tersebut dibuka dengan mengingat bahwa hingga periode tahun 2025, Indonesia akan menghadapi 3 (tiga) milestone rezim ekonomi pasar terbuka dunia, yakni Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahun 2015; implementasi APEC tahun 2018, dan rezim perdagangan bebas dunia tahun 2020.

Dalam perencanaan sampai dengan pelaksanaannya MP3EI yang sudah berjalan juga diharapkan dilakukan perbaikan dan penyempurnaan, mengingat masih banyak arah dari perencanaan dalam MP3EI masih dikritik dan adanya perbedaan sudut pandangan dalam implementasinya. Ada beberapa hal yang harus mendapat perhatian yang lebih serius mengingat MP3EI dipandang: (a) mengandung kebijakan yang tumpang tindih dengan perencanaan pembangunan pada tingkat pusat dan daerah; (b) masih belum jelasnya keterlibatan minim peran industri dalam negeri yang bergerak dalam level UMKM; (c) Perlu melakukan analisis dan kajian yang lebih mendalam sebelum memberi peluang seluas-luasnya bagi investor besar dalam pengelolaan sumber daya alam (SDA) daerah



tanpa memberikan manfaat banyak bagi masyarakat dan komitmen untuk tetap menjaga aspek lingkungan; (d) tidak memperhitungkan keseimbangan ekologis kawasan-kawasan setempat; (e) Perlu dikaji secara mendalam beberapa implikasi terkait pelaksanaan program yang sangat tinggi ekspektasinya dengan tidak mengorbankan hak-hak masyarakat dan lokal setempat, khususnya masyarakat dan lembaga adat; (f) memperbanyak kepemilikan swasta pada proyek pemerintah, mengingat besarnya pendanaan atas program MP3EI yang direncanakan diperoleh melalui sinergi dengan swasta; (g) beberapa program MP3EI masih dominan di Jawa, Sumatera, dan Kalimantan.

Selain untuk memperkuat pondasi perencanaan dari MP3EI, dalam rangka menampung beberapa kritik dan perbedaan pandangan tersebut, selanjutnya Pemerintah pada tanggal 30 Mei 2014 merevisi MP3EI melalui penetapan Perpres Nomor 48 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Perpres Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI 2011-2025. Dalam penyempurnaan MP3EI tersebut, untuk mendukung 4 (empat) pilar pembangunan Indonesia yaitu *Pro Growth*, *Pro Poor*, *Pro Jobs*, dan *Pro Environment*, prinsip *eco green* secara menyeluruh diperkenalkan dan diaplikasikan pada setiap program yang dicanangkan dalam MP3EI.

Lebih jauh, sebagai *living documents*, penyempurnaan MP3EI memuat arahan pengembangan kegiatan ekonomi utama yang lebih spesifik, lengkap dengan kebutuhan infrastruktur, termasuk rekomendasi revisi dan penerbitan atas peraturan perundang-undangan yang diperlukan, guna mendorong percepatan dan perluasan investasi.

MP3EI juga menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. MP3EI dimaksudkan menjadi dokumen yang terintegrasi dan komplementer atas dokumen perencanaan pembangunan yang telah ada seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007), dengan fokus pada melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, yang mengadaptasi dinamika perubahan, termasuk dinamika kondisi lingkungan dan ekonomi global, seperti krisis moneter 2008, dan *new emerging economies countries BRIC*.



Selain itu, untuk mewujudkan *eco green*, MP3EI juga dirumuskan dengan memperhatikan Rencana Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009) dan Rencana Aksi Nasional Gas Rumah Kaca (RANGRK). Oleh karena itu, pelaksanaan program MP3EI perlu memastikan penerapan prinsip berkelanjutan serta memperhatikan pemanfaatan, pencadangan, pengendalian, serta pendayagunaan, dan pelestarian sumber daya alam. Dengan demikian, investasi pada koridor-koridor MP3EI selain memiliki nilai pengganda ekonomi juga memiliki nilai upaya mendukung kegiatan pengurangan emisi gas rumah kaca melalui pengembangan industri rendah karbon.

Dalam Pidato Presiden SBY pada Sidang Paripurna menyampaikan,<sup>38</sup> sejak pemerintah mencanangkannya pada tahun 2011, MP3EI telah merealisasikan lebih dari 382 proyek, yang terdiri dari 208 proyek infrastruktur dan 174 proyek sektor riil, dengan nilai tidak kurang dari Rp854 triliun. Mayoritas percepatan pembangunan infrastruktur dan sektor riil terjadi di luar Jawa dengan total nilai proyek sebesar Rp544 triliun. Kita bangga melihat berdirinya bandar udara yang megah dan modern di Makassar, Balikpapan, Medan, dan Bali - tidak kalah megah dari bandara internasional Soekarno-Hatta. Kita berbesar hati melihat jalan tol atas laut di Bali, jalur kereta api baru dari bandara ke pusat kota Medan, atau jembatan Kelok Sembilan di Sumatera Barat, yang kesemuanya makin memacu kegiatan ekonomi masyarakat.

Sebagai dokumen kerja jangka panjang, keberhasilan atas implementasi program MP3EI memerlukan komitmen Pemerintah yang berkelanjutan dan konsisten untuk terus melaksanakan semua program yang dicanangkan. Pemerintahan periode 2014-2019 dapat melanjutkan estafet implementasi program MP3EI yang dipastikan dalam program pembangunan yang menjadi agenda dalam rencana kerja pemerintah 5 (lima) tahun ke depan, tanpa harus melihat bahwa MP3EI merupakan sebuah dokumen kebijakan dari rezim periode pemerintahan sebelumnya.<sup>39</sup> Ini merupakan catatan penting agar pembangunan infrastuktur yang berjangka panjang

<sup>38</sup> Pidato Presiden Susilo Bambang Yuoyono Sidang Paripurna DPR dan DPD RI tanggal 15 Agustus 2014.

<sup>39</sup> "Transformasi Pembangunan Ekonomi MP3EI: Sebuah Estafet", <http://old.setkab.go.id/artikel-13924>, Selasa, 02 September 2014.



tetap dilanjutkan, agar visi pembangunan jangka panjang hingga 2025 dapat dituntaskan walaupun ada pergantian pemerintahan setiap lima tahun.

### 3.2. Tantangan dalam Implementasi MP3EI

Pada masa Tahun ke 3 pelaksanaan MP3EI untuk mempercepat dan memperluas pembangunan infrastruktur dan sektor riil di tanah air, masih banyak hal yang perlu diperbaiki dalam pelaksanaannya namun program ini telah terbukti mampu mendorong percepatan pembangunan utamanya di luar Pulau Jawa.<sup>40</sup> Saat ini dan ke depan, Indonesia masih memerlukan lebih banyak lagi infrastruktur seiring dengan kebijakan industrialisasi dan hilirisasi yang tengah berjalan. Percepatan pembangunan infrastruktur dan hilirisasi masih terus dibutuhkan tidak hanya 5 tahun ke depan tetapi juga 10-20 tahun berikutnya. MP3EI juga dapat merupakan manifestasi dari strategi pencapaian RPJP nasional di bidang infrastruktur fisik.

Total investasi proyek MP3EI yang sudah *groundbreaking* sejak diresmikan pada tahun 2011 hingga akhir Agustus 2014 mencapai Rp863,5 triliun dengan 383 proyek. Sebanyak 174 proyek adalah proyek investasi di sector riil dengan nilai Rp441,2 triliun dan 209 proyek investasi di sektor infrastruktur senilai Rp422,3 triliun. Dari total investasi yang sudah *groundbreaking* ini, sebanyak Rp134 triliun di koridor Sumatera, Rp 309,7 triliun di koridor Jawa, Rp177,3 triliun di koridor Kalimantan, Rp 69,9 triliun di koridor Sulawesi, Rp53,8 triliun di Bali dan Nusa Tenggara, serta Rp187 triliun di Papua dan Maluku. Dari total investasi yang telah *groundbreaking* ini didominasi oleh pembiayaan swasta dan BUMN dengan komposisi sebanyak 26,2 persen investasi berasal dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), sebesar 37,9 persen berasal dari swasta, 15,6 persen dari APBN dan APBD dan sejumlah 20,1 persen dari pembiayaan campuran BUMN dan swasta.<sup>41</sup>

Dari total proyek MP3EI yang telah *groundbreaking* hingga Agustus 2014 ini, 63 persen di antaranya berada di luar Pulau Jawa yang diharapkan dapat mendorong lahirnya pusat-pusat pertumbuhan

<sup>40</sup> Prof. Firmanzah, PhD, Staf Khusus Presiden bidang Ekonomi dan Pembangunan, *Refleksi MP3EI*, <http://setkab.go.id/refleksi-mp3ei/>, 8 Sep 2014.

<sup>41</sup> *Ibid.*



baru. Melalui program MP3EI, koridor-koridor ekonomi selain Jawa diharapkan dapat semakin berkembang dan berdaya saing tinggi. Pemekaran ekonomi di koridor-koridor di luar Pulau Jawa ini juga diharapkan dapat mengatasi disparitas pembangunan yang selama ini berpotensi menghambat proses perluasan dan percepatan pembangunan. Melalui program MP3EI, perluasan dan percepatan pembangunan diharapkan dapat menyebar ke seluruh wilayah Indonesia khususnya di luar Jawa. Dengan program MP3EI ekonomi diharapkan dapat mendorong pusat-pusat pertumbuhan baru melalui pengembangan kluster industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang berbasis sumber daya unggulan di setiap koridor ekonomi.

Dalam dokumen MP3EI, Pemerintah menargetkan perluasan pasar tenaga kerja hingga mencapai 9,44 juta tenaga kerja yang tersebar di sektor utama (industri) sebanyak 4,73 juta orang dan sektor pendukung (infrastruktur) sebanyak 4,98 juta orang. Perluasan pasar tenaga kerja ini tentunya sangat dibutuhkan untuk menopang kekuatan ekonomi domestik yang ditunjukkan sektor konsumsi rumah tangga. Sektor ini merupakan sektor penopang struktur ekonomi nasional dalam 10 tahun terakhir termasuk diantaranya menyelamatkan perekonomian dari imbas krisis global.<sup>42</sup> Dengan program MP3EI ini pula, target pembangunan dan pemekaran ekonomi nasional dapat terus ditingkatkan. Pemerintah optimis, dengan berjalannya proyek-proyek dalam MP3EI ini, keinginan untuk menembus ekonomi ketujuh terbesar di dunia dapat diwujudkan di 2045 atau seabad setelah kemerdekaan. Target pendapatan perkapita pada akhir program MP3EI pada Tahun 2025 diperkirakan mampu mencapai 15.000 dollar AS dan PDB berada di kisaran 4.5 triliun dollar AS.

Semangat percepatan dan perluasan pembangunan dalam program MP3EI ditujukan untuk memperkuat ekonomi domestik melalui konektivitas nasional dan sekaligus mengantisipasi integrasi ekonomi global. Melalui program MP3EI, penciptaan pusat-pusat pertumbuhan baru (selain Jawa) diharapkan dapat semakin mendorong kesejahteraan masyarakat sebagai cita-cita pembangunan nasional. Dengan konektivitas nasional yang tertuang

<sup>42</sup> <http://ekonomi.okezone.com/read/2014/09/08/279/1035649>.



dalam MP3EI, pembangunan daya saing nasional dapat ditingkatkan dan disebar ke seluruh wilayah Indonesia. Konektivitas nasional ini sekaligus memperkuat struktur ekonomi nasional melalui jalur distribusi yang lebih efisien dan berdaya saing. Di sisi lain, konektivitas nasional juga akan membantu perluasan pembangunan di luar Jawa sekaligus mengantisipasi tidak hanya sebaran penduduk, tetapi juga sebaran industri dan sumber daya lainnya.

Secara mendasar, program MP3EI merupakan komitmen Pemerintah untuk mempercepat dan memperluas pembangunan ke seluruh wilayah Indonesia. Program ini juga sekaligus merupakan wujud perhatian besar Pemerintah baik secara ekonomi, sosial dan politik kepada masyarakat khususnya di luar Jawa sehingga pertumbuhan nasional tidak lagi bertumpu pada satu pulau saja. Pada masa akan datang diharapkan koridor-koridor ekonomi selain Jawa dapat menjadi motor pertumbuhan nasional dan bertransformasi sebagai kekuatan ekonomi baru penopang ekonomi nasional. Beberapa waktu terakhir, daerah di luar Jawa seperti Makassar di Sulawesi Selatan yang mampu bertumbuh hingga 9 persen jauh melebihi pertumbuhan ekonomi nasional. Dengan sejumlah pertimbangan, maka pengembangan infrastruktur di 6 koridor khususnya di luar Jawa menjadi syarat mutlak untuk mewujudkan pembangunan yang berkeadilan. Percepatan dan perluasan pembangunan infrastruktur perlu terus dilakukan hingga mencapai apa yang telah dicita-citakan selama ini. Pembangunan infrastruktur menjadi keniscayaan bagi Pemerintahan mendatang untuk terus mendorong kesejahteraan yang berkeadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia. Percepatan dan perluasan pembangunan infrastruktur dalam MP3EI menjadi wujud nyata keinginan untuk mendorong pembangunan dan pertumbuhan yang berkualitas

Setelah proses transisi kepemimpinan nasional, kita berharap program MP3EI ini dapat terus berjalan mengingat besarnya harapan untuk mewujudkan cita-cita kemerdekaan yakni kesejahteraan bagi seluruh masyarakat Indonesia. Komitmen pelaksanaan MP3EI bagi pemerintahan mendatang tidak hanya didudukkan sebagai komitmen politik terhadap konstituen tetapi juga komitmen moral bagi terciptanya pembangunan yang adil dan merata. Inklusivitas pembangunan perlu untuk terus didorong demi mewujudkan cita-cita kemerdekaan. Program MP3EI bukan sekedar program politik



melainkan program nasional yang diarahkan untuk memastikan terwujudnya cita-cita luhur para pendiri bangsa. Kita tentunya berharap program MP3EI ini dapat tercapai hingga 2025. Dinamika peralihan kekuasaan dan kepemimpinan nasional tentunya tidak menegasikan program ini sebagai salah satu roadmap jangka panjang yang kini dimiliki Indonesia untuk dapat menjadi Negara dengan ekonomi yang maju dan terpadang di mata dunia.<sup>43</sup>

Pemerintahan baru di bawah kepemimpinan Joko Widodo dan Jusuf Kalla<sup>44</sup> diharapkan bisa bekerja cepat untuk mengatasi berbagai hambatan dalam pembangunan infrastruktur nasional yang menjadi penopang roda perekonomian Indonesia. Dari sisi pelaku usaha, Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia Suryo Bambang Sulisto mengatakan rasanya tidak berlebihan jika Indonesia digambarkan tengah berada dalam kondisi 'darurat infrastruktur' mengingat kondisi infrastruktur yang masih tertinggal jauh dibandingkan dengan Singapura dan Malaysia.

Untuk mengatasi persoalan darurat infrastruktur yang selama ini terjadi, Presiden ke-VI Susilo Bambang Yudhoyono telah menerapkan program MP3EI yang diluncurkan sejak Mei 2011. Ternyata dalam pelaksanaannya tidak semua proyeknya berjalan mulus. Berdasarkan data dari Kementerian Koordinator Perekonomian, sejak 2011 hingga pertengahan 2014 hanya ada 390 proyek yang baru dikerjakan (*groundbreaking*) dengan total investasi Rp876,7 triliun. Beberapa proyek itu meliputi proyek tol Trans-Sumatera ruas Medan-Binjai dan Palembang-Indralaya, Trans-Sulawesi ruas Manado-Bitung dan proyek-proyek lainnya. Meski demikian, pencapaian tersebut masih sangat jauh dari target awal pemerintahan SBY yaitu Rp2.000 triliun.

Banyaknya proyek MP3EI yang belum berhasil direalisasikan pada masa pemerintahan SBY, akhirnya menyisakan pekerjaan rumah yang cukup berat bagi pemerintahan Jokowi-JK. SBY bahkan pernah menyatakan sampai dengan 2015 dibutuhkan dana hingga Rp4.700 triliun guna membangun infrastruktur di Tanah Air. Jumlah yang sangat besar itu tidak mungkin bisa dipenuhi jika hanya mengandalkan APBN/APBD. SBY beranggapan untuk memenuhi

---

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Arah 2015: Membereskan Darurat Infrastruktur, <http://koran.bisnis.com/read/20141217/250/383679>, Rabu, 17 Desember 2014.



kebutuhan pembiayaan infrastruktur tersebut, 40% dana bisa ditutup dengan melibatkan pendanaan dari swasta baik dari investor lokal maupun asing. Kemudian BUMN bisa berkontribusi sebesar 25% dan 15% dari APBN. Meskipun masih menyisakan banyak pekerjaan, SBY menilai program MP3EI layak untuk dilanjutkan oleh pemerintahan baru karena memiliki manfaat yang sangat baik untuk pertumbuhan dan pemerataan perekonomian di Indonesia. Secara nyata disampaikan, agar MP3EI tetap berkelanjutan yang prosesnya masih akan terus berlangsung hingga 2025.

Direktur Eksekutif *Institute for Development of Economics and Finance* (Indef) Ahmad Erani Yustika mengatakan Jokowi memiliki hak untuk meminimalisir beban pembangunan proyek MP3EI yang diwariskan oleh SBY. Menurutnya, pemerintahan baru bisa meninjau kembali pelaksanaan proyek-proyek MP3EI sebelumnya berdasarkan skala prioritas yang telah direncanakan dalam arah pembangunan pemerintah baru selama lima tahun ke depan.

Namun demikian Presiden Jokowi sendiri telah mengatakan akan melanjutkan program MP3EI<sup>45</sup>, tetapi dengan syarat dan pertimbangan tertentu. Artinya, belum tentu semua proyek yang tercantum dalam MP3EI akan dilanjutkan seluruhnya. Hanya program-program yang sesuai dengan konsep pemerintahannya yang akan dilanjutkan. Pemerintah akan memprioritaskan pembangunan infrastruktur yang mendukung sektor pertanian dan kedaulatan pangan. Selain memprioritaskan pembangunan infrastruktur yang mendukung sektor pertanian, pemerintahan saat ini juga menyatakan akan memprioritaskan infrastruktur yang mendukung konsepnya untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang lebih mengedepankan pemanfaatan laut, teluk, selat dan samudera. Pemerintah anggarkan dana sesekitar Rp60 triliun dari APBN untuk pembangunan infrastruktur tol laut yang meliputi pelabuhan baru dan perbaikan terhadap pelabuhan-pelabuhan yang ada saat ini.

Beberapa pandangan dari berbagai kalangan agar mengkaji dan bahkan menyarankan agar membatalkan salah satu proyek MP3EI yang pada masa pemerintahan sebelumnya sangat monumental dan strategis, yaitu Jembatan Selat Sunda (JSS). Mereka menilai proyek

---

<sup>45</sup> *ibid.*



JSS bertolak belakang dengan konsep negara maritim. Sehingga proyek JSS telah dikaji ulang dan dipastikan batal atau tertunda untuk sementara waktu sampai bangsa ini dinilai kuat dan siap dari sisi infrastruktur kemaritiman. Langkah awal yang bisa dilakukan pemerintah untuk mewujudkan konsep tol laut adalah menjadikan kawasan timur Indonesia sebagai pintu masuk bagi kapal-kapal dari berbagai negara yang membawa barang impor. Pemerintah harus menghidupkan pelabuhan-pelabuhan di Sorong Papua dan Bitung Sulawesi Utara yang bisa dijadikan pintu masuk bagi 14.000 kapal yang beroperasi di Indonesia. Dengan demikian, jalur laut di kawasan itu akan ramai dan bisa merangsang pertumbuhan ekonomi.

Terlebih bila pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) 2015 memaksa pemerintahan mempercepat pembangunan infrastruktur agar bisa meningkatkan daya saing dengan negara-negara tetangga di Asean. Dalam upaya memacu pembangunan infrastruktur, pemerintahan Jokowi dituntut untuk bisa mengatasi sejumlah kendala struktural yang bisa menghambat laju percepatan pembangunannya. Dimana, salah satu kendala yang tidak bisa dianggap sepele adalah pembiayaan. Hal ini karena investasi infrastruktur dari pemerintah sangatlah kecil jika hanya mengandalkan APBN. Berbagai alternatif pembiayaan, seperti bantuan pendanaan dari pihak swasta untuk mendukung program pemerintah dalam pembangunan infrastruktur. Berdasarkan analisis data dari Bank Dunia, besarnya investasi infrastruktur seharusnya 10% dari PDB. Dengan demikian, pemerintah seharusnya menyediakan sekitar Rp908 triliun. Secara realitas alokasi anggaran untuk infrastruktur dalam APBN 2014 hanya Rp206 triliun dan sekitar Rp169 triliun dalam APBN 2015. Akibatnya, investasi infrastruktur pada 2013 dan 2014 lebih banyak dilaksanakan oleh BUMN.<sup>46</sup>

Namun untuk bisa menarik lebih banyak peran swasta dalam pembangunan infrastruktur, Kadin mengidentifikasi setidaknya ada enam kendala struktural yang bisa menyebabkan para investor ragu berinvestasi. Masalah tersebut anatar lain adalah masalah pengadaan lahan, perizinan oleh pemerintah daerah, birokrasi, kesadaran warga terhadap urgensi pembangunan, koordinasi antarinstansi serta

<sup>46</sup> "Membereskan Darurat Infrastruktur", <http://koran.bisnis.com/read/2014/217/250/3836791>.



korupsi. Investor tentunya sangat berharap pemerintahan baru bisa mengatasi kendala-kendala tersebut, dapat dipastikan para investor tidak akan ragu-ragu lagi berinvestasi dan mendukung program pemerintah dalam pembangunan infrastruktur nasional.

Dari realisasi investasi proyek, pelaksanaan MP3EI pada kuartal II/2014 mencapai Rp15,09 triliun atau hanya 3,2% dari target keseluruhan tahun ini yang besarnya Rp467,09 triliun. Diungkapkan realisasi investasi sejak dijalankannya program ini hingga semester I/2014 telah mencapai Rp 854 triliun dengan total 382 proyek, yang terdiri dari 208 proyek infrastruktur dan 174 proyek sektor riil. Hasil pelaksanaan hingga semester I/2014 seperti yang dipaparkan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dalam pidato kenegaraannya beberapa waktu lalu. Artinya, data sepanjang tiga tahun yang disampaikan presiden tersebut, realisasi investasi proyek MP3EI baik yang riil atau sudah selesai maupun komitmen atau masih sebatas *groundbreaking* mencapai Rp854 triliun. Artinya, ada penambahan Rp15,09 triliun dari capaian investasi hingga kuartal I/2014.<sup>47</sup>

Terdapat kesimpang siuran realisasi mengingat apa ukuran bahwa sebuah target investasi telah dilaksanakan. Ada berbagai lembaga yang menghimpun dan pengolahan data yang dilakukan sejak dimulainya program ini, target investasi pada 2014 senilai Rp629 triliun. Artinya, sudah ada pemangkasan target investasi tahun ini. berubah terus, karena dampak adanya beberapa proyek yang mundur. Bahkan, dalam dokumen laporan tengah semester MP3EI, terdapat sejumlah proyek yang tidak dapat dimulai pelaksanaannya pada tahun 2014. Dari sisi jumlah proyek, hanya terjadi penambahan empat proyek dari sektor infrastruktur hingga kuartal I. Hasil penelusuran data realisasi membandingkan realisasi hingga kuartal I/2014 dengan kuartal II/2014, keempat proyek tersebut meliputi tiga proyek di Jawa dan satu proyek di Sumatera. *Pertama*, pembangunan jalan Tol Cikampek-Palimanan 116,75 km dengan total investasi Rp1,25 triliun. *Kedua*, pengembangan Bandara Ahmad Yani Semarang dengan total investasi Rp9,1 triliun. *Ketiga*, pembangunan jalan Tol Depok-Antasari DKI Jakarta dengan total investasi Rp2,9 triliun. Keempat, pembangunan *double track* Medan Kualanamu dengan total investasi Rp878 miliar.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> *Op.cit.*

<sup>48</sup> "Target Dikoreksi, Realisasi MP3EI Masih Jauh Dari Target", <http://finansial.bisnis.com/read/20140827/>, Rabu, 2 Agustus 2014.

Berdasarkan data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera), setidaknya masih ada 43 proyek infrastruktur MP3EI periode 2011-2014 yang diwariskan oleh pemerintahan sebelumnya SBY untuk bisa dituntaskan oleh pemerintahan baru periode 2014-2019 (Tabel 4). Beberapa di antaranya meliputi pembangunan jalan tol dan jalan nasional, jalur kereta, sistem penyediaan air minum, bendungan yang tersebar dalam koridor Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali-Nusa Tenggara, dan Papua-Maluku. Akankah darurat infrastruktur yang dialami negeri ini akan tuntas pada era Jokowi-JK dalam jangka waktu 5 tahun kedepan. Tentu tidak mustahil akan tercapai, asalkan arah yang dijalankan tepat sasaran dan tak tersangkut oleh berbagai macam permasalahan pendanaan dan lahan.

**Tabel 4. Program MP3EI Pemerintahan Indonesia, Tahun 2011-2014**

Progres Proyek/koridor	Nilai investasi dan jumlah proyek
Total Proyek	43
Tahun	2011-2014
Kebutuhan Investasi	Rp375,7 triliun
<b>Koridor Sumatera</b>	
Total	11 proyek
<i>Groundbreaking</i>	2 proyek
Dilaporkan	9 proyek
<b>Koridor Jawa</b>	
Total	19 proyek
Peresmian	4 proyek
Dilaporkan	15 proyek
<b>Koridor Kalimantan</b>	
Total	11 proyek
Peresmian:	5 proyek
<i>Groundbreaking:</i>	2 proyek
Dilaporkan:	4 proyek



Progres Proyek/koridor	Nilai investasi dan jumlah proyek
<b>Koridor Sulawesi</b>	
Total	13 proyek
Peresmian	6 proyek
Dilaporkan	7 proyek
<b>Koridor Bali-Nusa Tenggara</b>	
Total	9 proyek
Peresmian	2 proyek
Dilaporkan	4 proyek
<b>Koridor Papua-Maluku</b>	
Total	10 proyek
Peresmian:	6 proyek
Dilaporkan	4 proyek

**Sumber:** Dari berbagai sumber, diolah. Tahun 2011-2014

### 3.3. Pencapaian dan Keberlanjutan MP3EI

Pada penetapan awal Pemerintah atas Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) pada tahun 2011 melalui Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011,<sup>49</sup> seperti yang diharapkan Indonesia dapat menjadi negara maju pada tahun 2025, dengan pendapatan per kapita 14.250 - 15.500 dollar AS, dan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara 4,0-4,5 triliun dollar AS akan dicapai bila berbagai upaya dan persyaratan terpenuhi. Ekspektasi tersebut dibangun dengan kesadaran bahwa peningkatan pendapatan harus disertai pula dengan pemerataan dan kualitas hidup seluruh bangsa. MP3EI, merupakan strategi utama dengan pola penetapan beberapa koridor ekonomi yang melalui kajian memiliki potensi dan unggulan yang berada dalam beberapa wilayah untuk kemajuan pembangunan dan perekonomian didorong untuk tersebar secara merata di seluruh wilayah Indonesia.

MP3EI yang merupakan dokumen perencanaan menjadi rujukan bagi Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah dalam

<sup>49</sup> "Transformasi Pembangunan Ekonomi MP3EI: Sebuah Estafet", <http://setkab.go.id/>, 2 September 2014, diakses 15 Maret 2015.



menetapkan kebijakan sektor masing-masing agar sinergi dengan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Berbagai program yang dicanangkan dalam MP3EI diharapkan dapat mendorong pencapaian visi Indonesia menjadi 10 negara terbesar dunia yang akan dicapai pada akhir RPJMN dengan mencapai pertumbuhan ekonomi yang nilainya di atas 6% dan pendapatan per kapita melebihi 3000 dollar AS/tahun.

Dokumen MP3EI juga berlandaskan prinsip iterative membuka peluang kepada para pemimpin di masa yang akan datang untuk dapat menyempurnakan muatan kebijakan MP3EI. Hal tersebut menjadikan MP3EI, bukan hanya sebuah instrumen percepatan dan perluasan tetapi sekaligus menjadi instrumen estafet pembangunan yang berkesinambungan dari kabinet ke kabinet berikutnya. Peluang tersebut dibuka dengan mengingat bahwa hingga periode tahun 2025, Indonesia akan menghadapi berbagai tantangan dalam implementasi pasar yang semakin terbuka yang tidak terelakan. Kesiapan Indonesia seharusnya dirancang, agar Indonesia tidak hanya menjadi pasar dari produk-produk dari Negara lain dalam perdagangan bebas dunia tahun 2020. medan persaingan paling dekat adalah berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada akhir 2015. Namun, kenyataannya, sumber daya manusia Indonesia saat ini belum siap menghadapi persaingan itu. Hasil survei *The Global Talent Competitiveness Index 2014* yang diluncurkan Insead, misalnya, baru menempatkan Indonesia pada peringkat ke-86 dari 93 negara.

Realisasi MP3EI sebagai pencapaian yang cukup membanggakan pada masa pemerintahannya. Sejak dicanangkan tahun 2011, MP3EI telah merealisasikan lebih dari 382 proyek yang terdiri dari 208 proyek infrastruktur dan 174 sektor riil dengan nilai Rp 854 triliun. salah satu yang menggembirakan adalah mayoritas proyek dilakukan di luar Jawa dengan nilai total Rp544 triliun. Pembangunan bandara yang megah telah terelisasi anatar lain Bali, Balikpapan, Medan, dan Makassar. Jalan tol atas laut juga sekarang bisa dinikmati di Bali dimana hal ini akan bisa memacu kegiatan ekonomi masyarakat. Pembangunan seharusnya memang tidak hanya berpusat di Pulau Jawa saja, mengingat semua daerah dan provinsi lainnya juga memiliki potensi dan dapat dibangun bersama secara produktif. Beberapa bukti lain patut dibanggakan,



misalnya pertumbuhan ekonomi Makassar yang lebih tinggi dari Cina serta angka kemiskinan Banyuwangi yang mampu dipangkas dari 20 menjadi 9 persen dalam waktu tiga tahun. masih banyak tantangan dalam bidang infrastruktur di masa mendatang. Misalnya berhentinya proyek infrastruktur karena alasan politik, birokrasi, atau logistik. Dengan MP3EI kita berharap akan lebih banyak lagi muncul pusat-pusat pertumbuhan ekonomi.<sup>50</sup>

Harapan terealiasinya program MP3EI, pemerintah menargetkan perluasan pasar tenaga kerja hingga mencapai 9,44 juta tenaga kerja yang tersebar di sektor utama (industri) sebanyak 4,73 juta orang dan sektor pendukung (infrastruktur) 4,98 juta orang. Perluasan pasar tenaga kerja ini tentunya sangat dibutuhkan untuk menopang kekuatan ekonomi domestik yang ditunjukkan sektor konsumsi rumah tangga. Sektor ini merupakan penopang struktur ekonomi nasional dalam 10 tahun terakhir termasuk diantaranya menyelamatkan perekonomian dari imbas krisis global. Namun demikian realisasi proyek sektor riil yang telah dilaksanakan di Jawa dan Kalimantan dengan masing-masing total proyek sebesar 67 dan 47 proyek. Sedangkan total investasinya masing-masing sebesar Rp78,6 triliun dan Rp120,1 triliun. Banyak proyek infrastruktur terhambat pelaksanaannya karena kesulitan dalam pembebasan lahan, karena tuntutan ganti rugi terlalu tinggi. Selain itu, Penyebab terhambatnya pelaksanaan proyek juga lantaran penggunaan lahan yang masih menjadi konflik untuk penggunaan sebagai hutan lindung atau area pertambangan. Demikian pula ketersediaan karena kurangnya pasokan energi listrik terutama di luar koridor ekonomi Jawa serta belum terselesaikannya Rencana Tata Ruang Daerah.<sup>51</sup>

MP3EI yang merupakan manifestasi dari strategi pencapaian rencana pembangunan jangka panjang (RPJP) nasional di bidang infrastruktur fisik, diharapkan dilanjutkan oleh pemerintahan selanjutnya. Harapan itu disampaikan karena program MP3EI umumnya adalah proyek pembangunan infrastruktur yang bersifat jangka panjang. Berjalan atau tidaknya MP3EI ke depan bukan

<sup>50</sup> SBY Banggakan Realisasi MP3EI, <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/08/15/090599864/>, Jum'at, 15 Agustus 2014.

<sup>51</sup> Target realisasi investasi MP3EI tidak tercapai, <https://www.infovesta.com/infovesta/news/>, Rabu, 03-Sep-2014.



masalah pemerintahannya siapa, tapi lebih karena faktor kebutuhan. Meski begitu, sebelum melanjutkan masterplan ini, diharapkan pemerintah meminta tanggapan terlebih dahulu kepada investor, pelaku dunia usaha, serta pemerintah daerah. Dari tanggapan tersebut nantinya akan diketahui apakah proyek yang sedang dan akan dilakukan berjalan baik atau sebaliknya. Dalam realisasi yang sudah dilakukan groundbreaking untuk infrastruktur strategis MP3EI dengan pendanaan dari pemerintah hanya sekitar 32 persen atau senilai Rp133 triliun. Adapun BUMN sebesar 38 persen dengan nilai Rp157 triliun dan swasta 7 persen atau Rp29 triliun. Sisanya merupakan investasi campuran dari ketiga komponen tersebut.<sup>52</sup> Terlebih saat ini dan kedepan Indonesia masih memerlukan lebih banyak lagi infrastruktur seiring kebijakan industrialisasi dan hilirisasi yang berjalan. Percepatan pembangunan infrastruktur dan hilirisasi masih terus dibutuhkan tidak hanya lima tahun ke depan, tetapi sampai 10-20 tahun kedepan.

Bila program MP3EI dapat dilanjutkan dengan nama yang tidak serupa, pembangunan infrastruktur diharapkan akan terus berkelanjutan. Semangat percepatan dan perluasan pembangunan dalam program MP3EI ditujukan untuk memperkuat ekonomi domestik melalui konektivitas nasional dan sekaligus mengantisipasi integrasi ekonomi global. Melalui program MP3EI, penciptaan pusat-pusat pertumbuhan baru (selain Jawa) diharapkan dapat semakin mendorong kesejahteraan masyarakat sebagai cita-cita pembangunan nasional. Dengan konektivitas nasional, pembangunan daya saing nasional dapat ditingkatkan dan disebar keseluruh wilayah Indonesia. Konektivitas nasional ini sekaligus memperkokoh struktur ekonomi nasional melalui jalur distribusi yang lebih efisien dan berdaya saing. Sebagaimana diketahui disparitas pembangunan disebabkan karena lemahnya konektivitas antar daerah. Aktivitas ekonomi hanya terkonsentrasi di kawasan perkotaan yang merupakan pusat-pusat pertumbuhan suatu wilayah. Keterbatasan infrastruktur transportasi (jalan desa, jembatan desa, pelabuhan perintis); infrastruktur informasi dan telekomunikasi (desa pintar, rumah pintar, desa berdering); infrastruktur sosial dan ekonomi (Puskesmas Terapung, pasar desa); serta infrastruktur

<sup>52</sup> Pemerintah Minta Jokowi Lanjutkan MP3EI, <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/09/03/090604280/>, Rabu, 03 September 2014.



energi (listrik desa) menjadi penyebab kegiatan ekonomi daerah berbasis industri tidak dapat menyebar ke daerah-daerah tertinggal yang terisolir.<sup>53</sup>

Bila mengacu target pertumbuhan ekonomi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2014–2019 era pemerintahan Jokowi-JK, nampaknya sangat optimistis sekalipun pemerintah menggenjot investasi. Ketimbang mengejar target RPJMN, pemerintah sebaiknya diminta fokus untuk meningkatkan kualitas pertumbuhan ekonomi. Target pertumbuhan ekonomi dalam RPJMN pada 2019 sebesar 8,0 persen memang terlalu tinggi. Padahal dengan melihat perlambatan perekonomian diperkirakan pertumbuhan ekonomi Indonesia hingga 2016 diproyeksikan dapat tumbuh di level 6,0 persen sudah cukup tinggi. Target bisa dicapai jika investasi dilakukan secara merata, tidak hanya digenjut di sektor infrastruktur semata, tetapi juga investasi di sektor lain seperti pertanian dan perikanan yang juga membutuhkan infrastruktur. Diharapkan dengan lebih fokus pemerataan kesejahteraan akan sangat membantu target RPJMN 2019. Indeks Gini Indonesia paling buruk sepanjang sejarah, lebih baik pemerintah meningkatkan kualitas ketimbang mengejar angka pertumbuhan. Namun demikian persoalan dalam pemasangan target pertumbuhan adalah proses pencapaiannya. Target pertumbuhan dapat tercapai dengan investasi.

Terkait masalah pertumbuhan dalam RPJMN 2015-2019 melalui Peraturan Presiden (perpres) Nomor 2 Tahun 2015, pemerintah memberikan ruang gerak cukup luas terhadap pertumbuhan ekonomi. Dalam pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) 2015 sebesar 5,8 persen menjadi 7,1 persen pada 2017, dan 8,0 persen pada 2019. Sebagai perbandingan, pertumbuhan ekonomi Indonesia 2014 ditargetkan mencapai 5,5 persen. Namun, hal ini diperkirakan sulit tercapai menyusul realisasi pertumbuhan PDB pada triwulan I hingga III 2014 secara berurutan sebesar 5,21 persen, 5,12 persen, dan 5,01 persen. Untuk merealisasikan target 2015-2019, pemerintah akan menggenjot salah satu penggerak pertumbuhan, yakni sektor investasi. Dalam rancangan pembangunan itu, jumlah kebutuhan investasi pada 2015 mencapai 3.945 triliun. Kemudian,

<sup>53</sup> Antara MP3EI dan Pemerataan Pembangunan, [http://www.kompasiana.com/jayalah\\_indonesiaku/](http://www.kompasiana.com/jayalah_indonesiaku/), 18 Juni 2015.



kebutuhan itu naik menjadi 5.188 triliun pada 2017 dan menjadi 6.947 triliun pada 2019.

Pemerintah optimistis pertumbuhan ekonomi bisa 7 persen pada 2017 dengan percepatan perbaikan fundamental perekonomian. Perbaikan fundamental perekonomian itu akan memperkuat ketahanan ekonomi nasional untuk menghadapi tekanan global dan domestik beberapa tahun ke depan. Perbaikan fundamental perekonomian, yaitu dengan menekan rasio kredit bermasalah, defisit fiskal dan transaksi berjalan dikurangi, maka sangat dimungkinkan 2016 tumbuh 6 persen, dan pada tahun 2017, sebesar 7 persen. Hal ini penting agar pemerintah akan dapat memprioritaskan pembangunan nasional untuk mencapai kedaulatan pangan, ketersediaan energi dan pengelolaan sumber daya maritim serta kelautan dalam lima tahun ke depan.

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) era pemerintahan baru, telah menyusun program pembangunan infrastruktur dalam rencana kerja pemerintah (RKP) pada 2016 difokuskan pada tiga sektor. Ketiga sektor tersebut adalah sektor kemaritiman dan kelautan, sektor kedaulatan pangan, dan sektor kedaulatan energi. Pada bidang kemaritiman dan kelautan pemerintah memiliki program membangun tol laut. Untuk merealisasikan program tersebut, pemerintah akan membangun 24 pelabuhan strategis pendukung tol laut yang terdiri dari lima pelabuhan Hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Selain membangun pelabuhan baru dan mengembangkan pelabuhan yang sudah ada, pemerintah juga akan menyediakan sejumlah sarana dan prasarana pendukung lainnya seperti fasilitas kargo, transportasi multimoda, dan kapal patroli.

Di bidang kedaulatan pangan, pemerintah memiliki program untuk membangun 49 bendungan selama lima tahun ke depan dengan perkiraan kebutuhan dana mencapai Rp25 triliun. Pemerintah juga berencana untuk membangun 1 juta hektare jaringan irigasi baru dengan perkiraan kebutuhan anggaran mencapai Rp50 triliun dan merehabilitasi jaringan irigasi seluas 3 juta hektare dengan kebutuhan biaya Rp30 triliun. Sedangkan di bidang kedaulatan energi, pemerintah menargetkan pembangunan pembangkit listrik yang mampu menghasilkan tenaga hingga 35.000 Megawatt. Upaya percepatan pembangunan pembangkit listrik ini dilakukan melalui



pemerataan distribusi energi listrik ke seluruh Indonesia, termasuk ke desa, daerah tertinggal dan kawasan perbatasan.

Untuk mewujudkan tiga sektor tersebut, pemerintah harus mempercepat proses lelang tender pekerjaan infrastruktur pemerintah tahun anggaran 2016 agar segera dapat dimulai. Kebijakan tersebut akan diberlakukan untuk proyek-proyek pemerintah di kementerian di tahun-tahun mendatang. Dengan demikian, diharapkan pelaksanaan proyek pemerintah memiliki jangka waktu yang lebih panjang setiap tahunnya dan berefek domino pada peningkatan kualitas kerja.

Proses lelang yang telah dilakukan tahun 2015 menjadi tertunda karena sejumlah kendala terkait adaptasi pergantian pemerintahan dan penetapan sejumlah regulasi baru. Hingga saat ini, proses lelang proyek kontraktual baru mencapai sekitar 80%. Pekerjaan reguler tersebut antara lain perawatan dan rehabilitasi jalan dan jembatan, peningkatan jalan, pembangunan bendung, pekerjaan multiyears kontrak dan beberapa pekerjaan yang sudah ada desainnya. Sementara itu, 30% lainnya meliputi pekerjaan jalan baru, inisiatif baru, pekerjaan yang perlu legitimasi dari banyak orang, serta pekerjaan khusus yang perlu didiskusikan lagi dengan legislatif.

Pemerintah juga menjanjikan dalam 5 tahun mendatang akan menyelesaikan 29 waduk baru yang siap berfungsi untuk mendukung program ketahanan pangan, dari total 65 waduk yang akan dimulai pembangunannya. Plt. Dirjen Sumber Daya Air Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Mudjiadi, mengatakan dibutuhkan rata-rata waktu 4 tahun untuk menyelesaikan satu waduk. Oleh karena itu, meskipun selama lima tahun ke depan pemerintah akan memulai 49 waduk baru dan melanjutkan 16 waduk yang telah dimulai, target penyelesaian ditetapkan sebanyak 29 waduk.

Sementara itu, untuk jaringan irigasi bahwa pemerintah cukup kesulitan untuk dapat mencapai target 1 juta Ha jaringan baru. Selama periode lalu, pemerintah hanya merealisasikan 400.000 Ha jaringan baru. Selain itu, untuk program rehabilitasi 3,3 juta Ha tidak semuanya menjadi kewenangan pemerintah pusat. Hal tersebut berbeda dari periode sebelumnya dengan target 1,7 juta Ha yang sepenuhnya kewenangan pusat. Kebutuhan terhadap bendungan dan jaringan irigasi sudah sangat mendesak mengingat hanya



11% jaringan irigasi yang mendapat suplai dari waduk, selebihnya mengandalkan hujan. Hal tersebut selama ini sangat menghambat program ketahanan pangan nasional.<sup>54</sup>

Dalam penjelasan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian mengatakan pemerintah akan melakukan evaluasi atas kelanjutan proyek-proyek infrastruktur yang tercantum dalam MP3EI. Menurut pandangan pemerintah yang berwenang saat ini, semua kebijakan yang menunjang perekonomian tentu diteruskan, karena tidak boleh ada *interrupted policy* dan harus dilanjutkan. Namun demikian selalu dimungkinkan ada beberapa hal yang perlu di-review dan sinkronisasi sesuai visi-misi pemerintahan yang baru.

Pada periode pemerintahan 20014-2019 memang belum ada rencana lebih lanjut yang akan dilakukan oleh Kabinet Kerja terkait program MP3EI, namun kebijakan tersebut bisa diteruskan asalkan memberikan manfaat bagi perekonomian nasional. Intinya diperlukan evaluasi, yang penting kebijakan itu untuk kebaikan negara, untuk kebaikan ekonomi. Pemerintahan baru perlu mendalami dan mengetahui secara mendalam konsep dan realisasi MP3EI sejak 2011. Apabila setelah evaluasi bila program tersebut masih memadai, maka pemerintah sebaiknya melanjutkannya. Memang tidak seluruh kebijakan yang lama harus direvisi. Kalau program MP3EI sesuai diharapkan diteruskan, terutama program yang telah berjalan dan sinkron agar dilanjutkan. Proyek-proyek yang sudah berjalan dan tentu perlu diselesaikan, agar tidak terjadi proyek dan anggaran yang mubazir<sup>55</sup>

Memang perlu dipahami bahwa setiap pergantian pemerintahan, tentunya pemerintah baru akan tidak secara mudah akan langsung melanjutkan program pembangunan infrastruktur pemerintahan sebelumnya seperti Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang digagas pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) sejak tiga tahun silam akan dilanjutkan oleh presiden terpilih Joko Widodo.

Diakui ada perbedaan yang cukup tajam bila merujuk dari Visi-Misi 5 tahun masa pemerintahannya yang dituangkan dalam RPJMN

<sup>54</sup> Business News, "Bappenas: Rkp 2016 Fokus Pada Tiga Bidang Infrastruktur" 30 April 2015, hal. 7.

<sup>55</sup> Sofyan Djalil akan Evaluasi Kelanjutan MP3EI", <http://theglobejournal.com/ekonomi/>, Selasa, 28 Oktober 2014.



periode 2014-2019. Terdapat perbedaan orientasi pembangunan antara pemerintahan pada saat ini dengan pemerintahan sebelumnya, dimana akan lebih fokus pada kedaulatan pangan beserta seluruh infrastrukturnya, serta memprioritaskan transportasi laut yang sering disebut dengan peroyek "tol laut", dan agar ada konektivitas antara wilayah kawasan Barat, Tengah dan Timur. Proyek infrastruktur yang terkait dalam upaya untuk mencapai kedaulatan pangan, antara lain membangun sistem irigasi, membangun waduk, mencetak lahan-lahan pertanian baru, hingga menyediakan subsidi pupuk. Memang ada persamaan dalam hal ini adalah bagaimana kegiatan perekonomian akan terkoneksi dengan beberapa klaster seperti yang ada dalam sejumlah proyek MP3EI. Selain itu, megaprojek Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Batang yang berkapasitas 2 kali 1.000 Megawatt (MW). Kelanjutan PLTU Batang juga merupakan yang akan disempurnakan dengan rencana pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan pembangunan pembangkit listrik dengan energi baru dan terbarukan.

Seperti yang telah disebut, pemerintahan baru akan menggagas proyek baru seperti "tol laut" yang berupa revitalisasi pelabuhan dan pembangunan kapal sehingga bisa menjadi transportasi penghubung antar pulau, jadi bukan membuat jalan tol sepanjang pinggiran laut yang banyak dibayangkan oleh masyarakat. Proyek jalan tol yang selama ini telah ada diharapkan tidak berhenti, pemerintah baru juga harus dapat menuntaskan proyek jalan tol Trans Jawa dan akan disempurnakan dengan mendorong sejumlah proyek jalan tol baru di jalur selatan Pulau Jawa. Pada intinya, pemerintahan baru diharapkan tetap melanjutkan pembangunan infrastruktur sesuai dengan visi dan misi awal untuk mendorong ekonomi kerakyatan.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> "Jokowi-JK Akan Menyaring Program MP3EI," <http://tekno.kompas.com/read/2014/09/08/084100726/>, Senin, 8 September 2014.

## **BAB IV**

### **PERCEPATAN DAN ARAH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

Dalam pelaksanaan dan kelanjutan program percepatan pembangunan, tidak terlepas dari komitmen Kepala Daerah, Gubernur, Wali Kota dan Bupati yang turut membangun proyek dalam Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) tersebut. Perwujudan MP3EI sejak diluncurkan dalam kurun waktu 3 tahun sejak tahun 2011-2014, telah dijalankan 382 proyek, terdiri dari 208 pembangunan infrastruktur dan 174 sektor riil. Namun yang menjadi pertanyaan apakah program dan proyek-proyek MP3EI akan tetap berlanjut. Mengingat program percepatan pembangunan tersebut akan dapat dituntaskan dalam 11 tahun lagi, agar sasaran dari program MP3EI dapat dicapai. Mengingat program ini merupakan program jangka panjang yang membutuhkan waktu yang cukup lama. Program ini akan terwujud bila ada pemahaman betapa pentingnya program percepatan pembangunan yang lebih fokus terhadap pembangunan infrastruktur. Percepatan pembangunan ekonomi dan kawasan sangat penting agar pertumbuhan ekonomi Indonesia berkembang pesat, memiliki daya saing tinggi, di kawasan ASEAN dan Asia. Perekonomian Asia menjadi pilar penting dalam pertumbuhan ekonomi dunia. Indonesia yang merupakan Negara kepulauan memerlukan konektivitas agar lalu lintas SDA dan logistik berjalan lancar dengan biaya yang efisien. Dalam pergantian rezim, para pimpinan harus memiliki pandangan betapa pentingnya konektivitas antar pulau di seluruh Indonesia.<sup>57</sup>

Bila melihat dari dan mengacu pada dokumen perencanaan Kementerian Bappenas pada tahun 2014, dalam RPJMN 2015-2019 diarahkan untuk mendukung agenda pembangunan nasional,

---

<sup>57</sup> "SBY titipkan kelanjutan proyek MP3EI pada Jokowi," <http://www.merdeka.com/peristiwa/>, diakses tanggal 15 Januari 2015.



termasuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional. Oleh karena itu pembangunan infrastruktur antara lain diarahkan untuk (a) menyediakan infrastruktur transportasi untuk pelayanan distribusi komoditi perdagangan dan industri serta pergerakan penumpang dan barang, baik dalam lingkup nasional maupun internasional; (b) menghilangkan kesenjangan antara pasokan dan kebutuhan serta efektivitas dan efisiensi penggunaan energi termasuk tenaga listrik; (c) meningkatkan teledensitas (tingkat kepadatan pemakaian telepon dibandingkan seratus penduduk) pelayanan telematika masyarakat pengguna jasa; (d) memenuhi kebutuhan hunian layak bagi masyarakat dan mewujudkan kota tanpa permukiman kumuh; serta (e) mewujudkan peningkatan keandalan serta keberlanjutan layanan sumber daya air baik untuk pemenuhan air minum, sanitasi, dan irigasi guna menunjang ketahanan air dan pangan.<sup>58</sup>

Secara spesifik pembangunan infrastruktur yang akan dipercepat adalah sistim konektivitas yang difokuskan pada perubahan arah pembangunan yang lebih menekankan konektivitas yang dikenal dengan "tol laut dengan penekanan pada pengembangan transportasi laut. Hal tersebut dapat dilihat dari besaran anggaran yang terkait perhubungan laut dimana adanya penyesuaian anggaran yang disesuaikan arah pembangunan. Selain dana APBN, pembangunan transportasi laut juga akan mengharapkan pendanaan dari BUMN dan swasta. Dalam mencapai pembangunan infrastruktur dalam 5 tahun tersebut dianggarkan sebesar Rp5.519,4 triliun. Sektor Ketenaga listrikan memperoleh pagu anggaran yang terbesar selama 5 tahun yang mencapai Rp.980 triliun dan perhubungan laut memperoleh Rp.900 triliun. Anggaran yang berasal dari APBN masih merupakan sumber yang terbesar. (Tabel 5.)

Bila melihat visi dan arah pembangunan tersebut sangatlah wajar bila diarahkan ke sektor kelautan, mengingat sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah laut yang sangat besar, percepatan pembangunan kelautan merupakan tantangan yang harus diupayakan untuk kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia. Untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, tantangan yang dihadapi antara lain adalah perlunya penegakan kedaulatan dan yurisdiksi

<sup>58</sup> Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, BAB 9 Bidang Penyediaan Sarana dan Prasarana, hal. 709.



nasional perlu diperkuat sesuai dengan konvensi PBB tentang Hukum Laut yang telah diratifikasi. Tantangan utama lainnya adalah bagaimana mengembangkan industri kelautan, industri perikanan, perniagaan laut dan peningkatan pendayagunaan potensi laut dan dasar laut bagi kesejahteraan rakyat Indonesia. Sejalan dengan itu, upaya menjaga daya dukung dan kelestarian fungsi lingkungan laut juga merupakan tantangan dalam pembangunan kelautan.

**Tabel 5. Perkiraan Kebutuhan Pendanaan Indonesia  
RPJMN 2015-2019**

Sektor	APBN <sup>1</sup>	APBD	BUMN <sup>2</sup>	Swasta <sup>3</sup>	Total
Jalan	340.0	200.0	65.0	200.0	805.0
Kereta Api	150.0	-	11.0	122.0	283.0
<b>Perhubungan Laut<sup>4</sup></b>	<b>498.0</b>	<b>-</b>	<b>238.2</b>	<b>163.8</b>	<b>900.0</b>
Udara	85.0	5.0	50.0	25.0	165.0
Darat (termasuk ASDP)	50.0	-	10.0	-	60.0
<b>Transportasi Perkotaan<sup>5</sup></b>	<b>90.0</b>	<b>15.0</b>	<b>5.0</b>	<b>5.0</b>	<b>115.0</b>
<b>Ketenagalistrikan<sup>6</sup></b>	<b>100.0</b>	<b>-</b>	<b>445.0</b>	<b>435.0</b>	<b>980.0</b>
Energi (Migas)	3.6	-	151.5	351.5	506.6
Teknologi Komunikasi dan Informatika	12.5	15.3	27.0	223.0	277.8
Sumber Daya Air	275.5	68.0	7.0	50.0	400.5
Air Minum dan Limbah	227.0	198.0	44.0	30.0	499.0
Perumahan	384.0	44.0	12.5	87.0	527.5
<b>TOTAL INFRASTRUKTUR</b>	<b>2,215.6</b>	<b>545.3</b>	<b>1,066.2</b>	<b>1,692.3</b>	<b>5,519.4</b>
<b>Persentase (%)</b>	<b>40.14</b>	<b>9.88</b>	<b>19.32</b>	<b>30.66</b>	<b>100.00</b>

Sumber: Kementerian PPN/BAPPENAS, Tahun 2014

- 1) Dukungan pendanaan APBN yang diharapkan
- 2) Dukungan pendanaan BUMN yang diharapkan.
- 3) Kemampuan maksimal swasta melalui percepatan kerjasama pemerintah dan swasta termasuk *business to business*
- 4) Kenaikan karena pertambahan komponen tol laut serta biaya rutin
- 5) Alokasi tersebut terdiri untuk kegiatan Angkutan Perkotaan Berbasis Rel dan Jalan.
- 6) Kemampuan PT PLN hanya sekitar 250 T, selebihnya memerlukan PMN



Dalam mengimplementasikan perencanaan dan pembangunan infrastruktur pemerintah telah melakukan perencanaan agar dalam realisasi dan pelaksanaannya tidak melencenga jauh. Telah dikemukakan di atas bahwa Negara memiliki keterbatasan dalam pembiayaan untuk melaksanakan pembangunan tersebut, sehingga perlu adanya analisis prioritas agar penggunaan anggaran lebih efisien dan efektif.

Sehubungan dengan keterbatasan anggaran pemerintah serta meningkatkan kualitas dan efisiensi pelayanan infrastruktur,<sup>59</sup> maka pembangunan infrastruktur menjadi sangat penting melalui alternatif pembiayaan lainnya, salah satunya melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS). Secara umum, sasaran yang ingin dicapai pada RPJMN periode ke-3 tahun 2015-2019 adalah menjadikan skema KPS sebagai *development approach* dalam pembangunan infrastruktur sektoral maupun lintas sektor serta meningkatnya peran serta badan usaha dan masyarakat dalam pembangunan dan pembiayaan infrastruktur.

Adapun sasaran yang hendak dicapai dalam perencanaan jangka 5 tahun selama pemerintahan antara lain adalah; (a) Menjadikan skema KPS sebagai *development approach* dalam pembangunan infrastruktur; (b) Menyediakan dukungan pembiayaan untuk memenuhi target pembangunan infrastruktur melalui penyediaan alternatif pembiayaan, seperti melalui skema KPS, pembentukan bank pembangunan/infrastruktur dan skema *innovative financing* lainnya; (c) Menciptakan efisiensi pengelolaan infrastruktur melalui mekanisme *risk sharing*, insentif dan disinsentif serta *debottlenecking* kebijakan yang ada; (d) Meningkatkan peran Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur baik dalam pendanaan murni pemerintah maupun investasi swasta.

### Arah Kebijakan dan Strategi<sup>60</sup>

1. Peningkatan efektivitas dan efisiensi dalam pembiayaan infrastruktur melalui strategi:
  - a. Menetapkan prinsip dan kriteria untuk melakukan prioritas sektor dan wilayah yang pendanaan pembangunannya berbasis pendanaan pemerintah;

<sup>59</sup> Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Bab 6, hal. 103.

<sup>60</sup> *Ibid.*



- b. Melakukan reformasi peraturan dan perundangan terkait keuangan sektor publik sehingga memungkinkan pelaksanaan mekanisme kombinasi pembiayaan
  - c. Memperbaiki dan menyiapkan instrumen pendukung bagi investasi sektor swasta dalam pembangunan;
  - d. Menata kembali kewenangan terkait penyediaan layanan publik yang dapat dilakukan oleh swasta untuk memastikan tercapainya skala ekonomi; serta
  - e. meningkatkan kapasitas institusi baik di pusat maupun daerah dalam rangka pelaksanaan investasi sektor swasta dan perlindungan kepentingan masyarakat.
2. Pengarusutamaan (*mainstreaming*) skema KPS dalam pembangunan infrastruktur melalui strategi:
    - a. memperluas definisi yang tidak hanya mencakup skema berbasis investasi swasta namun juga mencakup bentuk-bentuk kerjasama lainnya;
    - b. melaksanakan strategi komunikasi dan sosialisasi KPS pada semua pemangku kepentingan baik di sisi pemerintah, swasta dan masyarakat; serta
    - c. meningkatkan komitmen yang kuat pada tingkatan pemerintahan tertinggi (*champion at the top*) dalam melaksanakan KPS sehingga dapat menjadi tulang punggung mekanisme pelaksanaan pembangunan infrastruktur.
  3. Implementasi prinsip *Value for Money* (VfM) melalui strategi:
    - a. Menerapkan prinsip VfM dalam prioritasasi dan perencanaan proyek-proyek infrastruktur baik di tingkat nasional maupun di tingkat daerah,
    - b. Menggunakan hasil analisis VfM sebagai acuan alokasi anggaran pembangunan infrastruktur beserta mekanisme pelaksanaan yang mampu memberikan nilai terbaik dalam keseluruhan siklus hidup proyek (*whole project life cycle costs*),
    - c. Membuat pedoman (*toolkit*) untuk penggunaan metode VfM dan metode perencanaan yang terkait dengan KPS dalam perencanaan infrastruktur di tingkat nasional maupun daerah.
  4. Penguatan proses pengambilan keputusan kebijakan KPS melalui strategi:
    - a. Pembentukan Pusat KPS yang berfungsi sebagai *gate keeper* perencanaan dan pelaksanaan proyek KPS;



- b. Regionalisasi pelaksanaan pembangunan infrastruktur:
    - (a) perluasan fungsi penanggung jawab proyek kerjasama (PJPK) yang saat ini ada di pusat; (b) mengefektifkan fungsi PJPK yang sudah ada tetapi belum berjalan; dan (c) pembentukan fungsi PJPK baru lintas wilayah di tingkat regional untuk sektor yang membutuhkan sinergi pada tingkat regional seperti listrik, air minum dan sanitasi.
5. Pengembangan alternatif pembiayaan infrastruktur melalui strategi:
  - a. Mengadopsi sistem penganggaran tahun jamak jangka panjang (lebih dari 5 tahun) dalam UU No. 17/2003 tentang Keuangan Negara.
  - b. Mengkaji dan mengujicobakan berbagai model KPS berbasis pendanaan Pemerintah (*innovative financing scheme*).
  - c. Mendorong peningkatan kapasitas pendanaan BUMN/BUMD infrastruktur khususnya dalam proyek perluasan prasarana yang sudah beroperasi (*brownfield*) dan menyediakan dukungan pemerintah dalam bentuk penambahan modal serta jaminan pemerintah (*sovereign guarantee*) untuk pembangunan baru yang merupakan penugasan khusus Pemerintah.
  - d. Menyempurnakan mekanisme pemberian berbagai bentuk dukungan Pemerintah termasuk *viability gap funding* (VGF) untuk proyek KPS berbasis pendanaan swasta.
  - e. Penyediaan dana untuk dukungan (VGF, dana tanah, dll) dan jaminan pemerintah untuk proyek proyek KPS, baik yang bersifat dana bergulir (*revolving*) maupun yang bersifat habis pakai (*sinking fund*).
  - f. Pembentukan fasilitas pembiayaan infrastruktur berupa pembentukan bank pembangunan/infrastruktur, dana amanah (*trust fund*) infrastruktur, obligasi infrastruktur, dan instrumen pembiayaan lain khusus untuk infrastruktur.
6. Peningkatan kapasitas SDM dan kelembagaan melalui strategi:
  - a. Pembentukan simpul-simpul KPS pada kementerian sektor dan seluruh provinsi di Indonesia.
  - b. Peningkatan kapasitas SDM aparatur negara pada K/L/D yang menjadi PJPK.
  - c. Penguatan peran lembaga pertanahan agar mampu menjawab permasalahan pengadaan tanah dalam proyek KPS.



- d. Peningkatan kapasitas SDM sektor swasta yang terlibat dalam pelaksanaan KPS seperti konsultan, sektor keuangan, sektor konstruksi dan operator melalui pola berbagi dan manajemen pengetahuan (*knowledge management and sharing*) yang dapat difasilitasi oleh Pusat KPS maupun simpul-simpul KPS.
7. Pengembangan proyek dan daftar proyek (*Project Development and Pipelines*) melalui strategi:
  - a. Penyiapan daftar proyek KPS;
  - b. Penyiapan proyek (*project development*).

Dengan melihat dari peencanaan pembangunan tahun 2014 - 2019 serta strartegi dan arah kebijakan pemerintah Jokowi-JK dari sisi pembiayaan masih memerlukan peran serta pihak swasta. Kondisi ini terkait dalam APBN-P 2015 masih besarnya defisit anggaran yang diputuskan dalam Rapat Paripurna DPR RI yang menyetujui pengesahan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Perubahan 2015 menjadi Undang-undang APBN Perubahan 2015. Dalam APBN-P 2015 yang pembahasannya selesai 30 hari sesuai ketentuan itu ditetapkan target pendapatan negara dan hibah sebesar Rp1.761,6 triliun, dan pengeluaran atau belanja negara sebesar Rp1.984,1 triliun.

Defisit dalam anggaran yang disusun pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla ini masih terjadi, meskipun pada anggaran perubahan ini pemerintah memiliki ruang fiskal yang cukup luas untuk membiayai proyek-proyek pembangunan. Dana itu berasal dari pemangkasan subsidi bahan bakar minyak (BBM), turunnya harga minyak dunia, peningkatan penerimaan pajak, serta penghematan belanja kementerian/lembaga. Setidaknya ada tambahan Rp230 triliun yang bisa dimanfaatkan.

Belanja negara ditargetkan antara lain berasal dari pagu belanja pemerintah pusat Rp1.319,5 triliun, yang terdiri dari belanja Kementerian Lembaga Rp795,4 triliun dan belanja non-Kementerian Lembaga Rp524,1 triliun serta transfer ke daerah dan dana desa sebesar Rp664,6 triliun. Secara keseluruhan, ada perubahan dari sisi pendapatan negara yang menurun dari draf awal RAPBN-P 2015 sebesar Rp7,3 triliun dan penghematan belanja Rp29,6 triliun serta pembiayaan Rp7,2 triliun, sehingga ada tambahan alokasi Rp29,5 triliun. Alokasi tersebut dimanfaatkan untuk tambahan belanja Rp20,9 triliun antara lain untuk Kementerian Lembaga Rp16,3 triliun, transfer ke daerah dan dana desa



Rp3 triliun dan pengurangan defisit Rp1,5 triliun, serta penerbitan SBN Rp9 triliun dan pembayaran bunga utang Rp440 miliar.

Dengan telah ditetapkan APBN-P 2015 sangat penting karena memiliki peran sebagai instrumen pendorong pertumbuhan ekonomi dan membantu pemerintahan baru dalam mencapai tujuan pembangunan. APBN-P dilandasi pertimbangan atas usulan pemerintah untuk melakukan beberapa perubahan kebijakan fiskal, guna meningkatkan efektivitas APBN sebagai instrumen pendorong pertumbuhan dan percepatan pencapaian tujuan pembangunan. Melalui kebijakan anggaran pemerintah telah merealokasi anggaran yang kurang produktif maupun kurang tepat sasaran kepada sektor yang lebih produktif seperti dukungan sektor pendorong pertumbuhan, pemenuhan kewajiban dasar dan pengurangan kesenjangan serta infrastruktur konektivitas.

Alokasi belanja infrastruktur telah melampaui belanja subsidi energi yang menunjukkan struktur anggaran yang lebih baik, dengan menjamin keberpihakan kepada golongan masyarakat kurang mampu melalui Kartu Indonesia Sehat, Kartu Indonesia Pintar dan perlindungan sosial lainnya. Selain itu, peningkatan alokasi transfer ke daerah dan dana desa diharapkan menjadi stimulus dalam mendorong percepatan pembangunan nasional dan pemberdayaan masyarakat desa secara efisien dan efektif. Dari hasil perubahan tersebut, Pemerintah memiliki anggaran untuk belanja infrastruktur sesuai di APBN-P 2015 sebesar Rp290,3 triliun, atau naik Rp99 triliun dibanding APBN *baseline* 2015 yang hanya Rp191,3 triliun, bila dibandingkan anggaran infrastruktur terbesar tahun-tahun sebelumnya, anggaran ini juga jauh lebih besar dibandingkan dengan besaran anggaran untuk belanja subsidi BBM yang hanya Rp64,7 triliun. Dalam postur APBN-P 2015 anggaran infrastruktur yang dialokasikan di Kementerian/Lembaga (K/L) sebesar Rp209,9 triliun. Kementerian yang paling banyak mendapat alokasi anggaran infrastruktur adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) sebesar Rp105 triliun, Kementerian Perhubungan Rp52,5 triliun, serta Kementerian ESDM sebesar Rp5,9 triliun. Pemerintah juga mengalokasikan anggaran infrastruktur pada belanja non-K/L, di antaranya untuk Dana Alokasi Khusus Rp29,7 triliun, Otonomi Khusus Infrastruktur Provinsi Papua dan Papua Barat sebesar Rp3,8 triliun, dan Penyertaan Modal Negara (PMN) Rp28,8 triliun.<sup>61</sup>

<sup>61</sup> "APBN-P 2015 Diputuskan Defisit Rp222,5 Triliun", <http://finansial.bisnis.com/read/20150222/10/405103>, - Jumat, 27 Februari 2015.



Dengan melihat besaran anggaran tersebut nampaknya pemerintah optimis investasi pemerintah melalui belanja infrastruktur ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi mencapai 5,7 persen sesuai target di APBN-P. Diyakini belanja infrastruktur ini akan memberikan stimulus guna melengkapi sumbangan faktor lain untuk pertumbuhan ekonomi, yang masih didominasi konsumsi rumah tangga, dan memberikan sumbangan terhadap pertumbuhan ekonomi hingga 4,8%-5%. Patut disadari bahwa permasalahan pembangunan infrastruktur bukan hanya pada permasalahan jumlah anggaran, namun juga permasalahan terkait yang selama ini selalu menjadi kendala pembangunan infrastruktur.

#### **4.1. Pembangunan Infrastruktur Era Nawacita 2015-2019**

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 yang disusun sebagai penjabaran dari Visi, Misi, dan Agenda (*Nawacita*) Presiden/Wakil Presiden, Joko Widodo dan Muhammad Jusuf Kalla, dengan menggunakan rancangan teknokratik yang berpedoman pada RPJPN 2005-2025. RPJMN 2015-2019 adalah pedoman untuk menjamin pencapaian visi dan misi untuk menjaga konsistensi arah pembangunan nasional dengan tujuan seperti yang tertera dalam Undang Undang Dasar 1945 dan RPJPN 2005-2025.

Pembangunan jaringan infrastruktur dan industri jasa penyelenggaraan infrastruktur maupun manufakturnya menjadi salah satu bagian terpenting dalam pembangunan nasional. Selain mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi, pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan produktivitas, meningkatkan daya saing global, menyerap tenaga kerja, membangkitkan sektor riil, serta membantu mengurangi angka kemiskinan dan pengembangan wilayahnya. Pembangunan transportasi dan telekomunikasi di luar Jawa, yang difokuskan untuk mendorong distribusi penduduk untuk dapat pemeratakan pembangunan, mengurangi kesenjangan wilayah, dan mengurangi konsentrasi kependudukan yang sebanyak 60 persen saat ini masih terkonsentrasi di Jawa.

Permasalahan ketimpangan pembangunan tersebut sudah merupakan permasalahan klasik yang dihadapi oleh Negara Indonesia. Hal ini merupakan dampak dari kebijakan pembangunan yang sentralistik, baik dari arah maupun anggaran pembangunan daerah. Selain itu, kondisi geografi Indonesia yang terdiri beberapa pulau besar dan ribuan pulau kecil yang dipisahkan oleh laut merupakan



tantangan dalam menghubungkan antara pulau dan wilayah. Sehingga dalam pembangunan infrastruktur membutuhkan pembiayaan yang sangat besar agar seluruh wilayah terkoneksi, sehingga dalam beberapa tahun akan berimbas terhadap pembangunan.

Selain permasalahan besar dan klasik tersebut, masih terdapat tantangan yang dihadapi bidang Infrastruktur yang berhubungan langsung dengan ekonomi antara lain (a) rendahnya pertumbuhan pembangunan bidang infrastruktur, (b) pertumbuhan bidang Infrastruktur belum mampu melampaui laju pertumbuhan ekonomi nasional, dan (c) belum meratanya pembangunan prasarana dan sarana yang selama ini masih terfokus di pulau Jawa dan Sumatera. Oleh karena itu, tantangan bidang infrastruktur adalah (a) meningkatkan aksesibilitas akibat ketidaktersediaan prasarana dan sarana infrastruktur, (b) kesiapan bidang infrastruktur dalam ASEAN, dan (c) kesiapan bidang Infrastruktur dalam menghadapi globalisasi di bidang ekonomi.<sup>62</sup>

Dalam arah rencana pembangunan, akan diarahkan untuk lebih difokuskan pembangunan kelautan. Hal ini sebagai alasan utama, mengingat sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah laut yang sangat besar, percepatan pembangunan kelautan merupakan tantangan yang harus diupayakan untuk kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia. Untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, tantangan yang dihadapi antara lain adalah perlunya penegakan dan penguatan kedaulatan dan yurisdiksi nasional sesuai dengan konvensi PBB tentang Hukum Laut yang telah diratifikasi. Tantangan utama lainnya adalah bagaimana mengembangkan industri kelautan, industri perikanan, perniagaan laut dan peningkatan pendayagunaan potensi laut dan dasar laut bagi kesejahteraan rakyat Indonesia. Sejalan dengan itu, upaya menjaga daya dukung dan kelestarian fungsi lingkungan laut juga merupakan tantangan dalam pembangunan kelautan

Pembangunan infrastruktur diarahkan untuk memperkuat konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan, mempercepat penyediaan infrastruktur perumahan dan kawasan permukiman (air minum dan sanitasi) serta infrastruktur kelistrikan, menjamin ketahanan air, pangan dan energi untuk mendukung ketahanan nasional, dan mengembangkan sistem transportasi massal perkotaan. Kesemuanya dilaksanakan secara terintegrasi dan dengan meningkatkan peran kerjasama Pemerintah-Swasta.

<sup>62</sup> RPJMN 2014-2019, hal. BA 9-3, hal. 710.



Telah dikemukakan pula sejak program MP3EI oleh pemerintah SBY bahwa nampak ada kesamaan visi, bahwa Indonesia harus mampu menghadapi persaingan melalui meningkatkan efisiensi ekonomi dengan adanya konektivitas antar wilayah dalam Negara kepulauan Indonesia dalam menghadapi persaingan. Peningkatan daya saing perekonomian Indonesia menjadi hal utama yang perlu menjadi perhatian. Titik berat peningkatan daya saing perekonomian perlu diarahkan pada peningkatan infrastruktur dan ketersediaan energi, peningkatan iklim investasi dan iklim usaha, serta tata kelola birokrasi yang lebih efektif dan efisien. Peningkatan daya saing perekonomian ini perlu didukung oleh kebijakan pemerintah daerah yang kondusif, yang tidak menciptakan rente ekonomi maupun ekonomi biaya tinggi. Peningkatan infrastruktur akan dititikberatkan pada upaya untuk meningkatkan konektivitas nasional, sehingga integrasi domestik ini akan meningkatkan efisiensi ekonomi dan kelancaran arus barang dan jasa antar wilayah di Indonesia.

Percepatan pembangunan konektivitas melalui pengebangan infrastruktur di wilayah pertumbuhan, antar wilayah pertumbuhan serta antar wilayah koridor ekonomi atau antar pulau melalui percepatan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kereta api, bandara, jalan, informasi dan telekomunikasi, serta pasokan energi. Tujuan penguatan konektivitas adalah untuk (a) menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan melalui *inter-modal supply chained system*; (b) memperluas pertumbuhan ekonomi dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (*hinterland*); (c) menyebarkan manfaat pembangunan secara luas melalui peningkatan konektivitas dan pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil dan perbatasan. Upaya pembangunan konektivitas tersebut antara lain akan membangun 2.650 kilometer jalan arteri dan 1.000 kilometer jalan tol, membangun 3.258 kilometer jalur kereta api, mengembangkan 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut, 15 bandara baru dan mengembangkan bandara yang ada, pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara, modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran, membangun Bank Pembangunan dan Infrastruktur, serta mendorong BUMN untuk mempercepat pembangunan infrastruktur.<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 Buku I Agenda Pembangunan Nasional Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional 2014, BAB 6-40.



Selain itu, hal yang masih menjadi permasalahan utama dalam mendukung pembangunan infrastruktur adalah ketersediaan tenaga listrik. Dalam upaya untuk mencapai rasio elektrifikasi 96,6 persen pada tahun 2019, kapasitas pembangkit akan ditingkatkan dari 50,7 GW pada Tahun 2014, akan ditingkatkan menjadi 86,6 GW pada tahun 2015. Demikian pula pembangunan infrastruktur jalan baru kumulatif selama 5 tahun mencapai 2.650 km. (Tabel 6.)

**Tabel 6. Sasaran Pokok Pembangunan Nasional, RPJMN 2015-2019**

NO	PEMBANGUNAN	BASELINE 2014	SASARAN 2019
2.	<b>Infrastruktur Dasar dan Konektivitas</b>		
a.	Kapasitas pembangkit (GW)	50,7	86,6
b.	Rasio elektrifikasi (%)	81,5	96,6
c.	Konsumsi Listrik Perkapita	843KWh	1.200KWh
d.	Kawasan permukiman kumuh perkotaan	38.431 Ha	0 ha
e.	Kekurangan tempat tinggal ( <i>backlog</i> ) berdasarkan perspektif menghuni	7,6 juta	5 juta
f.	Akses Air Minum Layak	70 %	100%
g.	Akses Sanitasi Layak	60,9 %	100%
h.	Kondisi mantap jalan nasional	94 %	98%
i.	Pengembangan jalan nasional	38.570 km	45.592 km
j.	Pembangunan jalan baru (kumulatif 5 tahun)	1.202 km	2.650 km
k.	Pengembangan jalan tol (kumulatif 5 tahun)	807 km	1.000 km
l.	panjang jalur kereta api	5.434 km	8.692 km
m.	Pengembangan pelabuhan	278	450
n.	<i>Dwelling Time</i> Pelabuhan	6-7 hari	3-4 hari
o.	Jumlah bandara	237	252
p.	<i>On-time Performance</i> penerbangan	75%	95 %
q.	Kab/Kota yang dijangkau Broadband	82%	100%
r.	Jumlah Dermaga Penyeberangan	210	275
s.	Pangsa Pasar Angkutan Umum Perkotaan	23%	32%

Sumber: RPJMN 2015 -2019 Buku I Agenda Pembangunan Nasional, 2014



## 4.2. Percepatan Pembangunan Infrastruktur

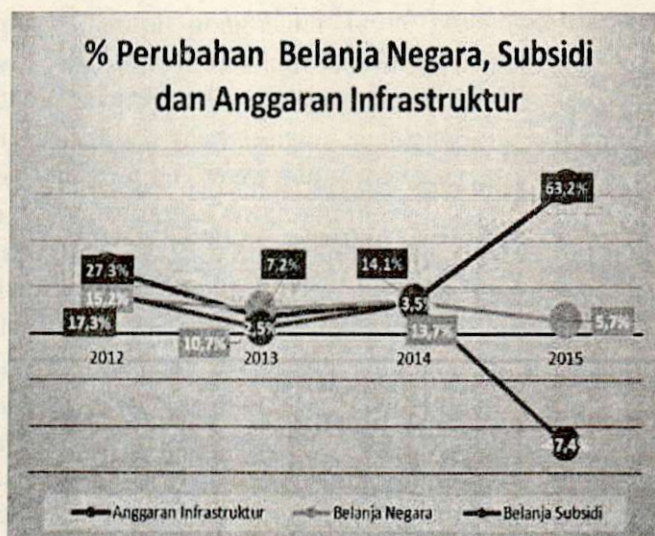
Melalui kebijakan anggaran yang selama ini lebih menitik beratkan pada subsidi, melalui perubahan APBN-P 2015 yang telah ada kebijakan pengurangan subsidi. Hal ini sangat signifikan mengingat setiap tahunnya subsidi BBM senantiasa membebani APBN. Tahun 2008 saja besarnya sudah mencapai Rp139,1 triliun, meningkat menjadi Rp199,9 triliun dalam APBN-P 2013. Berdasar kesepakatan pemerintah dan DPR, subsidi BBM dalam APBN-P 2014 sebesar Rp246,5 triliun serta Rp276,0 triliun dalam APBN 2015. Sebagai sebuah tools dalam mekanisme kebijakan publik, persoalan subsidi BBM juga bukan hal yang mudah untuk diputuskan. Setiap kebijakan yang diputuskan selalu mengandung implikasi yang luas terkait dengan persoalan masyarakat.<sup>64</sup>

Kebijakan pengalihan subsidi BBM akan menjadi alternatif kebijakan yaitu targeted subsidi dimana akan terjadi pengalihan subsidi untuk pemanfaatannya akan digunakan untuk pembangunan fasilitas publik yaitu infrastruktur. Penghematan subsidi BBM dalam Rancangan APBN-P 2015 telah dipangkas dari Rp276,0 triliun menjadi Rp81,8 triliun, sehingga terdapat penghematan anggaran sekitar Rp194,2 triliun. Jika dihitung kenaikan beban subsidi listrik menjadi Rp76,6 triliun, maka saving bersih dari alokasi subsidi energi mencapai Rp186,3 triliun. Dari hasil pengurangan subsidi tersebut anggaran yang dihemat, dialokasikan untuk tambahan anggaran infrastruktur melalui berbagai program-program prioritas pemerintah. Kegiatan prioritas pembangunan infrastruktur pendukung pertumbuhan ekonomi mendapatkan tambahan anggaran Rp49,8 triliun dengan rincian kedaulatan pangan (Rp25,8 triliun), energi ketenagalistrikan (5,0 triliun), kemaritiman (15,3 triliun), pariwisata dan ekonomi kreatif (Rp2,1 triliun) serta kegiatan industri (Rp1,6 triliun).<sup>65</sup> (Diagram 2)

<sup>64</sup> "Reformasi-Kebijakan-Subsidi-BBM", <http://www.kemenkeu.go.id/Artikel/>, 7 Januari 2015.

<sup>65</sup> Joko Tri Haryanto, "Penguatan-Anggaran-Infrastruktur," <http://www.kemenkeu.go.id/Artikel/>, 26 Januari 2015.





**Diagram 2. Belanja Subsidi dan Anggaran Infrastruktur Indonesia, Tahun 2012-2015**

Sumber: Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan, 2015

Dalam realisasinya pemerintah menyiapkan dana anggaran Rp290 triliun dalam APBNP 2015 untuk pelbagai proyek infrastruktur. Pemerintah juga akan langsung menyuntikkan dana sekitar Rp48 triliun kepada perusahaan pelat merah. Sebagian besar dana akan masuk ke berbagai perusahaan di bawah kewenangan kementerian BUMN yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur. Diharapkan BUMN dapat mengerjakan hal yang telah lama diperjuangkan para pemimpin Indonesia sebelumnya, yakni membangun pelabuhan laut, pembangkit listrik, dan jalan raya yang menghubungkan banyak daerah, guna memasuki era baru manufaktur dan persaingan.

Untuk memuluskan pelaksanaan program pembangunan infrastruktur pemerintah melibatkan peran serta sektor swasta. Melalui kemitraan antara asing dengan perusahaan seperti PT Waskita Karya atau Angkasa Pura II dapat terjalin. Pemerintah juga berharap investor bermeminat terhadap saham atau obligasi yang akan ditawarkan oleh BUMN. Seperti kebanyakan pemerintahan di Asia, Indonesia selalu menyokong BUMN. Sinyalnya sangat kuat bahwa pemerintah akan menyuntikkan dana besar bersama pemodal swasta. Hal tersebut akan mengubah BUMN dari "sapi perahan" menjadi agen proaktif bagi pembangunan.<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Business News, No. 8679/Tahun-LVIII Senin, 16 Maret 2015 Jakarta, hal. 2-3.



Secara konsep dengan adanya pembangunan infrastruktur diyakini menjadi penghela atau akselerator pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Pertumbuhan ekonomi Indonesia dipengaruhi oleh infrastruktur, seperti penyediaan listrik, jalan beraspal, pelabuhan laut dan air bersih. Peran pemerintah sebagai penggerak pembangunan melalui anggaran negara sangat strategis dalam mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi negara Indonesia. Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan juga berguna untuk menentukan arah pembangunan di masa yang akan datang. Pertumbuhan ekonomi yang positif menunjukkan adanya peningkatan perekonomian, sebaliknya pertumbuhan ekonomi yang negatif menunjukkan adanya penurunan. Maka tidak dapat dipungkiri bahwa melalui infrastruktur yang merupakan penggerak perekonomian, diharapkan akan mendorong konektivitas dan menarik investasi.

Dari pendapat Simon Kuznets menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu negara dipengaruhi oleh akumulasi modal (investasi pada tanah, peralatan, prasarana dan sarana dan sumber daya manusia), sumber daya alam, sumber daya manusia (*human resources*) baik jumlah maupun tingkat kualitas penduduknya, kemajuan teknologi, akses terhadap informasi, keinginan untuk melakukan inovasi dan mengembangkan diri serta budaya kerja (Todaro, 2000).<sup>67</sup>

Para investor meragukan rencana tersebut, karena mengkhawatirkan korupsi serta kegagalan untuk menyelesaikan proyek-proyek lama di Tanah Air. Banyak investor akan melihat apa yang akan terjadi karena pelaksanaan rencana infrastruktur cukup buruk di masa lalu. Menurut pelaku usaha, banyak perusahaan investasi kini menanamkan modal di perusahaan negara yang dapat meneguk manfaat dari pembangunan infrastruktur melalui ongkos logistik yang lebih rendah.

Pelaku usaha menghindari perusahaan yang terpapar langsung pada proses pengerjaan, seperti firma konstruksi. Jika permodalan infrastruktur meningkat pesat, maka belanja konsumsi akan

---

<sup>67</sup> Lebih lengkap dapat dibaca dalam buku Michael Todaro, *Economic Development*, 7th ed., Tahun 2000.



bertambah. Tetapi pengusaha tidak terlalu optimistis bahwa perbaikan infrastruktur akan langsung terjadi. Maklumi proses pengadaan barang dan jasa biasanya membutuhkan waktu lama. Kecuali pemerintah mau menyederhanakan proses tender, barulah investor asing akan berbondong-bondong masuk ke Indonesia. Selama ini keterlambatan di sejumlah hal seperti akuisisi lahan telah lumrah. Rekam jejak keseluruhan dalam penyelesaian proyek konstruksi tidaklah mengesankan.

Benar bahwa suntikan modal pemerintah memberikan kepercayaan terhadap investor, namun semua itu belum menjadi faktor utama dalam menciptakan kepercayaan pemodal untuk berinvestasi di Indonesia. Pada umumnya strategi pemerintah tidak menjelaskan "bagaimana suntikan modal akan digunakan sebagai insentif bagi BUMN untuk mempercepat reformasi dan bagaimana menjamin kebocoran tidak terjadi. Sekitar separuh lebih dari dana sekitar 48 triliun akan dinikmati enam perusahaan di bidang konstruksi seperti PT Adhi Karya. Perusahaan konstruksi ini kabarnya akan memperoleh Rp1,4 triliun dari pemerintah. Pelaksana pembangunan beberapa proyek transportasi massal itu menginformasikan bahwa mereka tengah menggalang dana Rp10 triliun. Lebih dari 80% akan berasal dari pemodal swasta melalui *rights issue* dan sumber pendanaan lain seperti pinjaman bank dan obligasi. PT Jasa Marga, operator jalan tol yang tidak meminta suntikan dana pemerintah tahun ini, juga berupaya menggalang dana dari dalam negeri melalui *rights issue* jika memenangi kontrak untuk membangun dan mengoperasikan jalan tol baru. Demikian dinyatakan oleh pernyataan terbuka perusahaan kepada Bursa Efek Indonesia (BEI). Pemerintah juga berencana menawarkan sejumlah proyek senilai puluhan triliun rupiah kepada sektor swasta, bahkan jika pemodal enggan terlibat dengan perusahaan pelat merah. Memang benar bahwa kepercayaan investor di Indonesia meningkat sejak Joko Widodo menjabat presiden. Indeks saham mencetak rekor di level 5.500 dan imbal hasil obligasi pemerintah mendekati tingkat terendah sejak Juni 2013.<sup>68</sup> (Tabel 7)

---

<sup>68</sup> *Ibid.*



**Tabel 7. Penyertaan Modal Negara  
untuk Pembangunan Infrastruktur BUMN**

BUMN	Sektor	Tambahan modal dalam juta US\$
PT.PLN	Kelistrikan	384
PT. Utama Karya	Konstruksi	276
PT.Antam	Pertambangan	269
PT.Waskita Karya	Konstruksi	242
PT.Perkebunan Nusanatara III	Perkebunan	154
PT.Kereta Api Indonesia	Transportasi kereta api	154
PT.Angkasa Pura	Transportasi Udara	154
PT.Pelindo IV	Pelabuhan	154
PT.Adhi Karya	Konstruksi	108

\$ = 13.025

*The Wall Street Journal*

Sumber : Republik Indonesia, 2013.

Walaupun suntikan anggaran pemerintah bagi proyek infrastruktur 53% lebih besar dari yang dialokasikan tahun lalu, namun jumlahnya masih kurang dari yang dibutuhkan setiap tahunnya demi memperbaiki infrastruktur, yakni lebih dari Rp10.000 triliun. Selama ini, realisasi pembelanjaan juga lemah jika dibanding anggaran. Penggelontoran dana selalu lebih sedikit dari alokasinya. Bagaimanapun, tersedianya infrastruktur yang memadai merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Fasilitas transportasi memungkinkan orang, barang, dan jasa yang diangkut dari satu tempat ke tempat yang lain di seluruh penjuru dunia. Perannya sangat penting baik dalam proses produksi maupun dalam menunjang distribusi komoditi ekonomi. Sektor telekomunikasi, listrik, dan air merupakan elemen yang sangat penting dalam proses produksi dari sektor-sektor ekonomi seperti perdagangan, industri, perikanan dan pertanian yang membutuhkan pelabuhan laut, udara dan darat agar konektivitas antar daerah dalam pendistribusian hasil produksi.

Bila melihat secara rinci perkembangan anggaran Negara belanja sejak tahun 2011-2015 menunjukkan ada konsistensi kenaikan. Khusus untuk anggaran infrastruktur juga mengalami peningkatan secara teratur, dimana pada tahun 2012 naik sebesar 27,3% dibandingkan dengan tahun 2011. Namun pada tahun berikutnya mengalami penurunan karena kenaikan hanya sebesar



7,2% dan pada tahun 2014 naik kembali menjadi 14,1%. Sedangkan pada tahun 2015 pada APBN kenaikan hanya sebesar 7,5%, namun demikian sejalan dengan pergantian pimpinan nasional dalam APBN-P 2015 kenaikan anggaran infrastruktur menjadi 62,3%. Kenaikan pagu anggaran infrastruktur tersebut merupakan akibat adanya pengalihan anggaran subsidi BBM. (Tabel 8)

**Tabel 8. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Tahun 2011-2015**

URAIAN	2011	2012	2013	2014	2015	
	LKPP	LKPP	LKPP	APBNP	APBN	APBNP
A. Pendapatan Negara dan Hibah	1.210,6	1.338,1	1.438,9	1.635,4	1.793,6	1.761,6
I. Penerimaan Dalam Negeri	1.205,3	1.332,3	1.432,1	1.633,1	1.790,3	1.758,3
- Penerimaan Perpajakan	873,9	980,5	1.077,3	1.246,1	1.380,0	1.498,3
- Penerimaan Negara Bukan Pajak	331,5	351,8	354,8	386,9	410,3	269,1
II. Hibah	5,3	5,8	6,8	2,3	3,3	3,3
B. Belanja Negara (% kenaikan terhadap tahun sebelumnya)	1.295,0	1.491,4 15,2%	1.650,6 10,7%	1.876,9 13,7%	2.039,5 8,7%	1.984,1 5,7%
I. Belanja Pemerintah Pusat (% kenaikan terhadap tahun sebelumnya)	883,7	1.010,6 14,4%	1.137,2 12,5%	1.280,4 12,6%	1.392,4 8,8%	1.391,5 3,1%
II. Transfer Ke Daerah dan Dana Desa	411,3	480,6	513,3	596,5	647,0	664,6
C. Keseimbangan Primer	8,9	(52,8)	(98,6)	(106,0)	(93,9)	(66,8)
D. Surplus/Defisit Anggaran (A-B)	(84,4)	(153,3)	(211,7)	(241,5)	245,9	222,5
E. Pembiayaan Anggaran	130,9	175,2	237,4	241,5	245,9	222,5
I. Pembiayaan Dalam Negeri	148,7	198,6	243,2	254,9	269,7	242,5
II. Pembiayaan Luar Negeri (Neto)	(17,8)	(23,5)	(5,8)	(13,4)	(23,8)	(20,0)
F. Kelebihan (Kekukurangan) Pembiayaan	46,5	21,9	25,7	0,0	0,0	0,0
1. Anggaran Infrastruktur (% kenaikan terhadap tahun sebelumnya)	114,2	145,4 27,3%	155,9 7,2%	177,9 14,1%	191,3 7,5%	290,4 63,2%
K/L	91,2	122,6	134,9	149,4	155,4	209,9
Non K/L	23,0	22,8	21,0	28,5	35,9	80,5
2. Porsi Anggaran Infrastruktur thd:						
I. Belanja Negara	8,8%	9,7%	9,4%	9,5%	9,4%	14,6%
II. Belanja Pemerintah Pusat	12,9%	14,4%	13,7%	13,9%	13,7%	22,0%
Belanja Subsidi (% kenaikan terhadap tahun sebelumnya)	295,4	346,4 17,3%	355,0 2,5%	403,0 13,5%	414,7 2,9%	212,1 - 47,4%
I. Subsidi Energi	255,6	306,5	310,0	350,3	344,7	137,8
II. Subsidi Non Energi	39,7	39,9	45,1	52,7	70,0	74,3

Sumber: Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan, 2016



#### 4.3. Arah Pembangunan Sektor Kelautan

Dari posisi geografis Negara Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dan dikelilingi oleh lautan sudah sepatutnya pembangunan infrastruktur harus diarahkan pada sektor kelautan atau kemaritiman. Wilayah Indonesia berada di kawasan Asia Pasifik, seharusnya dapat memaksimalkan untuk dapat menggali potensi dan berkontribusi dari sektor perikanan dan kelautan yang pada masa depan akan menjadi faktor penting bagi pertumbuhan ekonomi. Indonesia akan dapat menjadi tujuan utama investasi dan menjadi contoh pengembangan dunia berbasis maritim. Sangat banyak hal yang dapat dikembangkan sehubungan dengan pemanfaatan sumber daya dari sektor kelautan sebagai bagian dari jalur konektivitas yang diajukan oleh pemerintahan Jokowi-JK dengan pembangunan jalur laut, selain menggali potensi yang terkandung dari laut.

Dengan melihat potensi yang ada dimana Indonesia memiliki kekayaan yang sangat besar dari sektor kelautan dimana sekitar 71% wilayah Indonesia merupakan lautan. Tidak heran Indonesia disebut negara maritim dengan segudang potensi hasil lautnya yang luar biasa. Selain itu Indonesia juga berada pada posisi yang sangat strategis. Hal ini menyebabkan alur perpindahan barang pada perdagangan internasional hampir selalu melalui wilayah Indonesia, dan wilayah tersebut adalah laut. Potensi sektor kelautan yang cukup besar di Indonesia bahkan mencapai USD 1,2 triliun per tahun. Sayangnya, hingga saat ini potensi ekonomi dari sektor kelautan tersebut belum dimanfaatkan secara produktif dan optimal. Ditambah lagi, terdapat kekhawatiran yang hadir sejak masa penjajahan sampai sebelum berdiri Kementerian Kelautan dan Perikanan, dimana sektor kelautan masih dipandang sebelah mata oleh sebagian orang. Hal tersebut terlihat dari rendahnya dukungan infrastruktur, permodalan, sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta kelembagaan terhadap sektor kelautan. Padahal seperti yang telah diutarakan oleh salah seorang Guru Besar Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan IPB bahwa ekonomi kelautan Indonesia ke depan akan semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari poros Atlantik ke Asia-Pasifik.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> "Kaya Sumber Daya Laut RI Seperti Raksasa Tertidur", <http://bisnis.news.viva.co.id/news/read/535525->, Jum'at, 5 September 2014, Diakses tanggal 6 Februari 2015.



Hampir 70 persen total perdagangan dunia berlangsung di antara negara-negara di Asia-Pasifik. Lebih dari 75 persen barang dan komoditas yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut dan 45 persennya setara USD 1.500 triliun pertahun barang dan komoditas diperdagangkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Namun, dengan kondisi konektivitas kelautan, ekonomi-perdagangan dan pertahanan keamanan maritim yang lemah saat ini justru banyak merugikan Indonesia.

Setiap tahunnya Indonesia kehilangan sekitar Rp 300 triliun dari kegiatan ekonomi ilegal. Tak hanya itu, biaya logistik di Indonesia menjadi termahal di dunia sebesar 26 persen PDB akibat mahalanya transportasi laut Indonesia. Sementara negara-negara maju lainnya biaya logistik tidak lebih dari 15 persen dari PDB. Lebih dari 75 persen barang yang di ekspor harus melalui pelabuhan Singapura karena hampir semua pelabuhan Indonesia belum menjadi *hubport* yang memenuhi persyaratan internasional. Dikarenakan masih banyaknya permasalahan seperti yang telah disebutkan di atas, maka sudah jelas bahwa infrastruktur memiliki poin besar dalam proses pembangunan industri kelautan. Infrastruktur yang buruk dapat menghambat secara signifikan aktivitas-aktivitas yang terjadi di laut. Dalam upaya pelaksanaan pembangunan tol laut, tidak terlepas dari adanya dukungan pemerintah terkait pembuatan dan implementasi kebijakan fiskal. Karena hal tersebut presiden baru RI, Jokowi mencanangkan program Nawacita yang terdiri dari sembilan agenda prioritas dimana pembangunan sektor maritim menjadi yang pertama diprioritaskan.<sup>70</sup>

Keinginan untuk lebih memberdayakan sektor maritim nampaknya sudah menjadi kemauan yang kuat dalam era pemerintahan ini. Hal ini semakin jelas seperti yang dikemukakan bahwa potensi dari sisi maritim atau kelautan diyakini akan meningkatkan penghasilan dengan memberdayakan sisi-sisi daerah yang langsung terkoneksi. Pembangunan "Tol Laut" merupakan salah satu upaya pemerintah memanfaatkan semaksimal mungkin keberadaan Indonesia yang dikelilingi oleh laut. Ide ini muncul mengingat Negara Indonesia selalu terhambat dalam persaingan akibat tingginya biaya logistik pengiriman berbagai produk, sehingga

---

<sup>70</sup> *Ibid.*



berdampak terhadap daya saing. Data Kementerian Kelautan dan Perikanan menyebutkan, biaya logistik Indonesia pada 2015 mencapai 26 persen dari produk domestik bruto (PDB). Sementara tahun 2013 dan 2011 biaya logistik Indonesia mencapai 27 persen dan 24,6 persen dari PDB. Nilai tersebut sangat tidak efisien karena hampir separuh ongkos logistik ada pada biaya transportasi. Biaya logistik tersebut jauh lebih tinggi dibandingkan dengan Singapura yang hanya sebesar 8 persen, Malaysia 13 persen dan Thailand 20 persen. Bahkan lebih tinggi dari Vietnam yang hanya 25 persen dari PDB.<sup>71</sup>

Pemanfaatan laut sebagai sarana transportasi laut merupakan langkah yang sangat strategis, mengingat secara geografis banyak wilayah Indonesia berada pada pinggir laut. Selain itu potensi hasil laut masih banyak yang belum tergali, sehingga melalui program "Tol Laut" infrastruktur pelabuhan akan memacu perekonomian maritim. Dengan begitu, akan ada jadwal teratur dari kapal tersebut untuk berlayar menciptakan sistem transportasi laut yang lebih efisien. Selain akan meningkatkan konektivitas daerah di Indonesia, transportasi laut juga akan menjadikan laut sebagai basis konektivitas produksi dan pemasaran antar daerah dan pulau di Indonesia dan regional. Proyek tol laut merupakan upaya pemerintahan yang dijalankan sejumlah kementerian/lembaga pemerintah, diantaranya Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas, Kementerian Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan PT Peln. Program yang dijalankan secara bertahap selama lima tahun ke depan ini akan melibatkan dukungan pihak swasta. Namun demikian pembangunan proyek infrastruktur tentunya perlu keterlibatan masyarakat dan perolehan manfaat maksimal bagi nelayan dan pembudidaya ikan.

Indonesia saat ini memiliki sekitar 1.240 pelabuhan serta hampir 14 ribu armada kapal. Jika diterapkan dengan tata kelola pelabuhan yang baik, konsep tol laut akan menguntungkan banyak pihak, memangkas biaya logistik, dan menumbuhkan multieffek yang besar. Sistem transportasi laut khususnya barang di tanah air masih jauh dari harapan. Sebab, hingga kini belum ada jadwal pasti

<sup>71</sup> Majalah "Investasi", Penerbit BKPM, Edisi Khusus Kemerdekaan Indonesia 70 tahun, Tahun 2015.



kapal berangkat, kapan tiba, dan waktu penurunan barang di pelabuhan. Kondisi ini menyebabkan biaya logistik di Indonesia cukup mahal. Dunia internasional juga mengetahui biaya logistik di Indonesia masih cukup tinggi.

Pengangkutan laut selama ini juga belum efisien, dimana pengangkutan barang antarpulau dengan kapal berbobot 1.000 ton akan berlipat-lipat kali lebih mahal dibandingkan diangkut dengan kapal berbobot 50 ribu DWT yang mampu mengangkut 4.000 kontainer sekaligus. Untuk pelayaran ke luar negeri, Indonesia juga masih mengandalkan kapal asing yang siap mengangkut barang hingga ke Eropa. Untuk melayari samudera dalam mengangkut barang dalam jumlah yang sangat besar, dibutuhkan kapal dengan bobot mati minimal 100 ribu DWT. Sementara kemampuan Indonesia saat ini baru memiliki kapal-kapal dengan bobot tak lebih dari 50 ribu DWT.

Dengan demikian, kapal-kapal Indonesia belum sanggup berlayar mengangkut produk-produk nasional hingga jauh ke mancanegara. Umumnya ekspor dan impor Indonesia harus melalui kapal-kapal besar yang bersandar di Singapura. Singapura sebagai tempat berlabuh, selain memiliki kedalaman yang cukup serta fasilitas memadai untuk menerima kapal berbobot 100 ribu DWT, pengelolannya juga sangat tertata dengan baik dan serba otomatis.

Program tol laut ini akan direalisasikan secara bertahap selama lima tahun ke depan. Kebutuhan investasi dari proyek tersebut mencapai hampir Rp700 triliun.<sup>72</sup> Dana tersebut akan diupayakan dari investasi pemerintah, BUMN dan BUMD serta swasta. Anggaran proyek ini dimasukkan dalam APBN-P 2015 dan RPJMN 2015-2019.

Karena kebutuhan anggarannya sangat besar, maka pemerintah menarik investor asing untuk membangun proyek tol laut ini. Program pembangunan 24 pelabuhan yang akan menjadi pilar proyek infrastruktur tol laut ke sejumlah negara seperti Cina dan Jepang, diharapkan program tol laut akan terkoneksi pada 2017. Dimulainya proyek ini diharapkan akan memacu investasi di sektor infrastruktur dan logistik di Indonesia. Dengan begitu, harga barang yang diperjualbelikan dan didistribusikan di berbagai wilayah,

---

<sup>72</sup> Ibid.



khususnya ke wilayah Timur bisa lebih murah dan mendapat pasokan yang lancar.

Diharapkan konsep tol laut yang akan diterapkan di Indonesia akan meningkatkan konektivitas antar pulau. Kita ketahui bahwa waktu tempuh atau *value of time* menjadi penyebab ongkos logistik ke Indonesia Timur menjadi mahal. Seperti sekarang ini ongkos logistik ke kawasan Timur Indonesia masih sangat tinggi. Sekitar 20 persen lebih mahal dari harga barang itu sendiri. Hal ini disebabkan ongkos angkut yang mahal. Kemudian, ketika kembali lagi kapal kosong sehingga biaya dan ongkos semakin mahal.

Aspek lain yang juga sangat berpengaruh terhadap tingginya biaya logistik adalah berbagai aturan main yang tidak jelas dan transparan. Efisiensi biaya logistik juga dapat diterapkan di antaranya dengan mengharmonisasikan regulasi yang saat ini tumpang tindih antara satu instansi dan lainnya. Selain itu yang harus diturunkan adalah tarif dan biaya-biaya di pelabuhan, akses in-out pelabuhan, dan penunjang logistik lainnya, serta membenahi buruknya akses logistik dari pelabuhan ke daerah pedalaman.

Namun perlu dikemukakan bahwa pembangunan proyek tol laut tersebut perlu upaya persiapan dan penguatan SDM. Perlu dipikirkan oleh pemerintah Indonesia bagaimana pengalihan teknologi dan pengembangan SDM dilakukan secara komprehensif. Seperti kasus-kasus selama ini Indonesia dinilai sangat berhasil dalam membangun namun sangat lemah dalam hal pengembangan dan pemeliharaan. Implikasinya adalah banyak proyek-proyek infrastruktur dimana pengembangan dan pemeliharaannya masih tergantung pada Negara pelaksana pembangunan proyek tersebut.

#### **4.4. Prioritas Pembangunan Infrastruktur**

Pemerintah yang mengalokasikan belanja infrastruktur sebesar Rp 290,3 triliun dalam APBN-P 2015, yang meningkat Rp100 triliun dari APBN 2015. Angka ini tercatat sebagai belanja infrastruktur terbesar dalam lima tahun terakhir. Nampaknya arah kebijakan pemerintahan periode 2014-2019 menyadari bahwa infrastruktur merupakan penunjang utama pembangunan ekonomi. Tanpa dukungan jalan raya yang memadai, transportasi darat tidak akan berlangsung dengan baik. Tanpa dukungan pelabuhan yang memadai, transportasi laut tidak akan terselenggara dengan baik.



Tanpa dukungan bandara dan armada yang memadai, transportasi udara tidak akan berjalan seperti yang tampak sekarang ini. Jalan raya, pelabuhan, bandara atau rel KA adalah infrastruktur transportasi yang menunjang pembangunan perekonomian.

Tidak dapat dipungkiri bagaimana penting dan strategisnya faktor infrastruktur, tidak hanya pada sektor transportasi, melainkan seluruh sektor kehidupan manusia. Infrastruktur bahkan sangat penting dan strategis mendukung kegiatan manusia. Akan tetapi, infrastruktur bukanlah segala-galanya, apalagi satu-satunya. Jalan raya, rel KA, pelabuhan, bandara dan armada yang canggih rupanya bukan satu-satu faktor dalam aktivitas manusia di sektor-sektor tersebut. Hal yang sama dengan moda transportasi udara, KA, dan moda-moda transportasi yang lain. Di sana ada faktor manusia yang sangat penting dan menentukan, bahkan lebih penting dan menentukan ketimbang infrastruktur itu sendiri. Diakui bahwa dalam perencanaan pembangunan bukan sekadar infrastruktur saja, tetap dibutuhkan komplementasi pengembangan aspek prasarana/ infrastruktur dengan aspek SDM dalam pembangunan.<sup>73</sup>

Permasalahan dan tantangan perencanaan dan pembangunan infrastruktur di samping faktor SDM juga terkait dengan alokasi pagu anggaran indikatif tahun anggaran 2016 di dua kementerian besar yaitu Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan Kementerian Perhubungan yang mendapatkan tugas dalam membangun infrastruktur. Dari catatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat misalnya, pagu indikatif kementerian tersebut pada tahun 2016 hanya mencapai Rp102,554 triliun. Berdasarkan tabel rekap pagu indikatif kementerian PU-Pera, dengan pagu indikatif tersebut, total anggaran yang bisa digunakan untuk program pembangunan jalan, program pengelolaan sumber daya air, pembangunan dan pengembangan pemukiman dan pengembangan perumahan masing-masing hanya mencapai Rp46,44 triliun, Rp25,9 triliun, Rp19,1 triliun dan Rp7,7 triliun saja.<sup>74</sup>

Bila merujuk dari perencanaan, total kebutuhan anggaran yang diperlukan pembangunan ke empat program tersebut masing-

<sup>73</sup> Business News, "Bukan Sekedar Infrastruktur", NO. 8671/TAHUN-LVIII Rabu, 25 Februari 2015, hal. 1.

<sup>74</sup> Infrastruktur Prioritas Pembangunan Infrastruktur Prioritas Terancam, <http://nasional.kontan.co.id/news/>, Rabu, 24 Juni 2015.



masing mencapai Rp79,22 triliun, Rp62,025 triliun, Rp24,145 triliun dan Rp8,7 triliun. Demikian pula anggaran infrastruktur di Kementerian Perhubungan. Total anggaran (pagu indikatif 2016) yang diperlukan untuk pembangunan infrastruktur di empat direktorat di kementerian tersebut (Ditjen Perhubungan Udara, Perkeretaapian, Perhubungan Laut, dan Perhubungan Darat) masing masing mencapai Rp18,37 triliun, Rp39,558 triliun, Rp28,577 triliun dan Rp10,87 triliun. Untuk Ditjen Perkeretaapian dan Perhubungan Darat saja misalnya, alokasi pagu anggaran indikatif 2016 mereka hanya mencapai Rp16,038 triliun dan Rp4,22 triliun atau tidak mencapai separoh dari total kebutuhan.

Permasalahan kekurangan anggaran bisa berisiko terhadap pencapaian target pembangunan infrastruktur oleh kementerian yang bertanggung jawab. Kekhawatiran yang lebih besar, kekurangan anggaran bisa mengganggu pencapaian target Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2014-2019 yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dengan melihat kondisi tersebut tentunya pemerintah bisa mencari alternatif sumber pendanaan dan pembangunan agar anggaran program infrastruktur bisa dipenuhi. Pesimistis tersebut muncul pada kuartal pertama 2015, dimana dana belum dapat dicairkan karena menunggu pencairan anggaran dari Departemen Keuangan. Keterlambatan ini menimbulkan kekhawatiran tercapainya target pembangunan infrastruktur.

Kondisi terakhir yang juga mempengaruhi pelaksanaan dan kelanjutan program pembangunan yang sangat berpengaruh terhadap kelanjutan pembangunan yakni dampak dari depresiasi nilai tukar rupiah. Kondisi ini merupakan faktor diluar kendali, dimana alibat membaiknya kondisi perekonomian Amerika Serikat, sehingga nilai rupiah terus mengalami penurunan nilai terhadap US\$ sekitar Rp.13.000 dan terakhir telah mencapai sekitar Rp14.500.

Akibat perlemahan rupiah akan semakin memperberat realisasi belanja infrastruktur yang telah direncanakan dalam upaya mengakselerasi pertumbuhan ekonomi 5,7%. Hal tersebut merupakan implikasi dari membaiknya perekonomian Amerika Serikat dan kebijakan pemerintah Tiongkok yang memperlemah mata uangnya. Deviasi asumsi makro yang ditetapkan Rp.12.500 per US\$ dalam APBN-P 2015 yang semakin jauh mengingat sebagian besar kebutuhan proyek pembangunan infrastruktur harus dimpor.



Sehingga barang yang dimpor semakin mahal, maka pemerintah harus menunda beberapa proyek infrastruktur dalam mengamankan terlebih dahulu APBN yang sedang berjalan. Bila pemerintah tetap melaksanakan perencanaan pembangunan infrastruktur dikawatirkan belanja semakin membesar dan defisit anggaran semakin melebar dari rencana tahun 2015 yang menetapkan defisit fiskal 1,92% dari PDB

Dengan mengikuti perkembangan kondisi perekonomian eksternal yang mempengaruhi keuangan Negara dalam pembiayaan infrastruktur, sudah seharusnya perlu dilakukan evaluasi dan penyesuaian perencanaan sesuai kondisi yang dihadapi. Pemerintah tentunya tidak perlu ragu dalam memilih dan memilah pembangunan yang sebaiknya ditunda dan mendahulukan infrastruktur yang benar-benar dibutuhkan sebagai prioritas. Perlu didahulukan untuk pembangunan infrastruktur dasar seperti pelabuhan, jalan, dan pembangkit listrik yang menarik bagi investor dan meningkatkan daya saing logistik nasional. Namun, diperlukan skala prioritas jenis infrastruktur yang hendak dibangun karena keterbatasan pembiayaan akibat nilai rupiah yang turun. Skema kerja sama pemerintah swasta dapat menjadi salah satu alternatif jalan keluar terbatasnya dana pemerintah. Selain itu perlu menginventarisasi pembangunan infrastruktur logistik tidak hanya membangun yang baru, tetapi juga optimalisasi infrastruktur yang ada.

Buruknya infrastruktur akan berimbas tingginya biaya logistik dimana hal ini membuat daya saing barang atau produk Indonesia lemah. Saat ini, biaya logistik Indonesia 24,6 persen terhadap produk domestik bruto (PDB), lebih tinggi dibandingkan dengan Malaysia dan Thailand. Sementara biaya logistik domestik jauh lebih tinggi, yakni 31-32 persen. Sementara itu, distribusi barang berdasarkan moda transportasi masih didominasi angkutan darat dengan 91,25 persen, angkutan laut 7,07 persen, angkutan penyeberangan 0,99 persen, angkutan udara 0,05 persen, angkutan sungai 0,01 persen, dan angkutan kereta api 0,63 persen.<sup>75</sup>

Pembenahan logistik tidak cukup hanya dengan mengurangi waktu bongkar-muat di pelabuhan (*dwelling time*), tetapi harus menyeluruh, seperti tarif angkutannya. Saat ini tarif angkutan antara

<sup>75</sup> Harian Kompas "Infrastruktur: Perlu Ditetapkan Skala Prioritas", Tanggal 29 September 2015, hal. 17.



satu moda dan yang lain masih berbeda-beda dengan kapasitas yang berbeda-beda pula. Pilihan-pilihan kebijakan prioritas harus segera dilakukan akibat pelemahan daya beli akibat nilai tukar anjlok. Pen.bangunan infrastruktur harus tepat, misalnya daripada membangun jaringan KA di Papua, lebih tepat memperbaiki jaringan KA di Sumatera atau membangun di Sulawesi yang tingkat pemanfaatannya lebih besar.

Prioritas pembangunan infrastruktur selanjutnya akan menopang sektor manufaktur. Kembali lagi prioritas pembangunan infrastruktur akan mengembalikan kepercayaan investor kepada Indonesia. Sebab, investor asing melihat infrastruktur di Indonesia tidak mencukupi. Indeks kompetitif menempatkan Indonesia berada pada urutan ke-34 di bawah Thailand (31) dan Malaysia (20) dengan komponen infrastruktur berada pada urutan ke-56. Implementasi pembangunan infrastruktur perlu difasilitasi dengan deregulasi peraturan investasi dengan yang menyederhanakan proses perizinan misalnya untuk bidang ketenagalistrikan dari 52 menjadi 25 jenis izin dan dari 923 terkait pengembangan jenis infrastruktur ini.



## **BAB V**

### **IMPLEMENTASI MP3EI DAN KEBERLANJUTAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR**

Ketimpangan atau kesenjangan pembangunan antarwilayah di Indonesia masih merupakan tantangan yang harus diselesaikan dalam pembangunan ke depan. Selama 30 tahun (1982-2012) kontribusi PDRB Kawasan Barat Indonesia (KBI), yang mencakup wilayah Sumatera, Jawa, dan Bali sangat dominan, yaitu sekitar 80 persen dari PDB, sedangkan peran Kawasan Timur Indonesia (KTI) baru sekitar 20 persen. Kesenjangan pembangunan antar wilayah dalam jangka panjang bisa memberikan dampak pada kehidupan sosial masyarakat. Kesenjangan antar wilayah juga dapat dilihat dari masih terdapatnya 122 kabupaten yang merupakan daerah tertinggal. Di samping itu juga terdapat kesenjangan antara wilayah desa dan kota. Kesenjangan pembangunan antara desa-kota perlu ditangani secara serius untuk mencegah terjadinya urbanisasi, yang pada gilirannya akan memberikan beban dan masalah sosial di wilayah perkotaan. Kesenjangan tersebut berkaitan dengan sebaran demografi yang tidak seimbang, ketersediaan infrastruktur yang tidak memadai. Upaya-upaya pembangunan yang lebih berpihak kepada kawasan tertinggal menjadi suatu keharusan untuk menangani tantangan ketimpangan dan kesenjangan pembangunan.

Kajian terhadap Provinsi Sulawesi Utara dan Nusa Tenggara Timur dimana kedua provinsi tersebut memiliki perbedaan karakteristik secara geografi dan potensi ekonominya. NTT merupakan provinsi yang terdiri dari beberapa pulau yang tentunya kebutuhan infrastrukturnya sangat berbeda, karena bila dilihat dari sisi perekonomiannya masih jauh tertinggal. Tentunya perlu ada konektivitas pada kedua wilayah tersebut sesuai dengan kebutuhannya. Sistem logistik daerah adalah media yang dapat mengintegrasikan antara potensi sumber daya berlokasi di daratan,



pesisir, dan laut, menjadi satu kesatuan ekonomi biru atau yang lebih dikenal pembangunan ekonomi yang berasal dari sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh

1.6.3. **Ekonomi Biru** adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh.

1.6.4. **Ekonomi Biru** adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh.

1.6.5. **Ekonomi Biru** adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh.

1.6.6. **Ekonomi Biru** adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh. Ekonomi biru adalah kegiatan ekonomi yang memanfaatkan sumberdaya alam laut atau maritim yang merupakan potensi daerah yang kokoh.



jaringan pelayanan penyedia jasa logistik daerah, memperkecil disparitas harga barang di daerah kepulauan terpencil dan daerah perbatasan. Memperbaiki dan meningkatkan kinerja sistem logistik daerah akan meningkatkan nilai tambah (*value added*) produk turunan perikanan dan maritim, meningkatkan daya saing produk daerah, sehingga lebih mampu bersaing di pasar global.

Provinsi Sulawesi Utara memiliki potensi pada geoposisi dan geostrategi di Asia Timur dan Pasifik sehingga memiliki peluang untuk menjangkau perdagangan internasional. Di samping itu, Provinsi Sulawesi Utara juga memiliki potensi pada sub sektor perikanan, pertanian, perkebunan, dan pariwisata baik itu wisata bahari, wisata hutan, wisata agro, wisata budaya, wisata kuliner, wisata religi, *community based* ekowisata serta *meeting, incentives, conference, exhibition* (MICE). Untuk mengembangkan keseluruhan potensi yang dimiliki tersebut tentunya dibutuhkan program-program yang menunjang optimalisasi keseluruhan potensi yang dimilikinya sebagai Pusat pertumbuhan kawasan. Sulawesi Utara terdiri dari Kawasan Perkotaan (Manado-Minahasa-Bitung) sebagai PKN dan Tomohon serta Tondano sebagai PKW.

Sedangkan Provinsi NTT dalam pembangunan berbagai infrastruktur membutuhkan investasi sekitar Rp20 triliun untuk pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan permukiman. Nilai investasi yang dibutuhkan ini sesuai RPJMD dan Renstra Dinas PU NTT tahun 2009-2013. Namun provinsi NTT hanya mampu membiayai sekitar Rp5 triliun atau hanya Rp1 triliun/tahun. Kekurangan pembiayaan tentunya sangat berpengaruh terhadap capaian sasaran pembangunan bidang PU dan permukiman yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan RPJMD maupun Renstra Dinas PU NTT.<sup>77</sup> Artinya dengan keterbatasan anggaran tersebut tentunya membutuhkan perencanaan yang baik mengingat kondisi provinsi tersebut membutuhkan infrastruktur yang harus disesuaikan dengan keadaan daerahnya. Perencanaan pembangunan Provinsi NTT disesuaikan agar dapat mendukung, menggali dan mengembangkan potensi ekonomi.

---

<sup>77</sup> "NTT Butuh Rp 20 Triliun", <http://www.victorynewsmedia.com/>. Kamis, 15 Maret 2012 - diakses 17 Maret 2012.

Namun kondisi ini makin dipersulit setelah otonomi daerah, dimana hal ini menjadi kendala karena kapasitas daerah dalam perencanaan infrastruktur di daerah tidak mendukung.<sup>78</sup> Permasalahan ini muncul karena ada keinginan setiap pemerintahan daerah baik tingkat provinsi dan kabupaten memperoleh anggaran, tanpa memiliki alasan dan prioritas kebutuhan. Dengan melihat kondisi keterbatasan tersebut seharusnya pemerintah daerah memiliki perencanaan yang menjadi prioritas dalam menggarap proyek-proyek infrastruktur yang mendukung kegiatan ekonomi.

Bila melihat proporsi pembiayaan pembangunan infrastruktur tentunya harus dipahami bahwa pemerintah daerah masih sangat berkepentingan dan mengharapkan dukungan dari pemerintah pusat maupun dari pinjaman luar negeri. Kondisi ini dapat dilihat dari alokasi per provinsi seperti Sulawesi Utara dan Nusa Tenggara Timur dimana memperoleh dana murni yang berasal dari APBN dan pinjaman luar negeri, disamping dana-dana pihak BUMN dan swasta.

Wilayah yang memiliki sumber daya laut dan perikanan serta pariwisata bahari, maka pengembangan pelabuhan laut untuk mendukung konektivitas daerah (*local connectivity*) menjadi kendala utama dalam pengembangan ekonomi maritim. Inilah alasan utama konektivitas daerah tidak dapat ditunda untuk dibangun seperti Sulawesi Utara dan NTT. Sebab konektivitas daerah akan mendukung konektivitas nasional dan konektivitas global yang telah terintegrasi, sehingga dapat meningkatkan kelancaran arus barang dan jasa, serta mendukung efisiensi dan efektifitas kinerja kegiatan ekonomi kelautan atau maritim daerah dan nasional yang merupakan kegiatan yang menjadi fokus pemerintahan saat ini.

## **5.1. Kasus Implementasi MP3EI**

### **(1) Sulawesi Utara**

Provinsi Sulawesi Utara dalam perspektif regional maupun internasional berada pada posisi yang sangat strategis karena terletak di Bibir Pasifik (*Pacific Rim*) yang secara langsung berhadapan dengan pintu gerbang Asia Pasifik.

<sup>78</sup> Dr. Didik J. Rachbini, "Anggaran Infrastruktur Fisik Hanya 2 persen" <http://www.kadin-indonesia.or.id/berita/kadinpusat/2012/03/368395765424>. diakses 14 Maret 2012.



Bila melihat kondisi Infrastruktur dan fasilitas pelabuhan lokal, domestik, dan internasional yang tersebar di beberapa kabupaten dan kota telah berperan menjadi pintu utama masuk dan keluarnya barang (produk lokal dan nasional) dan orang, serta berfungsi mendorong pengembangan ekonomi daerah dan regional. Dalam kenyataan, kondisi prasarana dan fasilitas penunjang pelabuhan di wilayah kabupaten kepulauan walaupun sudah semakin baik, tetapi kondisi infrastruktur belum memadai dari kebutuhan yang selayaknya. Hal yang sama juga terjadi untuk fasilitas penunjang prasarana pelabuhan, untuk melayani pelayanan arus masuk dan keluar barang dan penumpang.

Kondisi ini mempengaruhi biaya logistik relatif tinggi. Kualitas prasarana dan sarana penunjang pelabuhan mendesak segera dikembangkan dan dibangun serta memenuhi standar internasional. Wilayah Sulawesi Utara yang bertetangga langsung dengan Mindanao, Filipina, beberapa pelabuhan digunakan sebagai tujuan akhir antarnegara tetangga, sebagai titik-titik simpul konektivitas internasional, serta bagian dari keterkaitan langsung kerja sama regional mewujudkan Masyarakat Ekonomi ASEAN. Partisipasi aktif pemerintah daerah berkerja sama dengan pemerintah Pusat dan swasta membangun dan meningkatkan infrastruktur dan fasilitas penunjang infrastruktur, akan lebih cepat mendorong pembangunan ekonomi maritim serta keterkaitannya dalam kegiatan produksi dan distribusi. Beberapa prioritas infrastruktur dan fasilitas penunjang yang mendesak di bangun, antara lain: pelabuhan utama dan hub internasional, angkutan laut, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan jalan, dan bandar udara dan angkutan udara. Saatnya sekarang Indonesia harus memiliki beberapa *international hub port* yang tersebar di beberapa wilayah, sebagai bagian dari wujud negara maritim dunia.

Bila melihat perkembangan target dan realisasi dalam MP3EI, secara umum Koridor Ekonomi Sulawesi atau dikenal sebagai Koridor Ekonomi 4 (empat) memiliki kegiatan ekonomi utama nikel, migas, kakao, pertanian pangan, dan perikanan dengan infrastruktur pendukung utama Bandara Hasanuddin, Pelabuhan Bitung, Jalan Palu - Parigi, PLTU, dan Pembangunan Jaringan *Broadband* (Palapa Ring). Hingga tahun 2012, sudah diidentifikasi beberapa Kawasan Perhatian Investasi (KPI) untuk membantu melakukan monitoring dan percepatan



implementasi MP3EI. Dari 28 KPI yang sudah teridentifikasi, Tim Kerja KE Sulawesi telah menetapkan 15 KPI prioritas dengan mempertimbangkan jumlah proyek yang tervalidasi, nilai investasi yang besar, dan merupakan proyek strategis nasional. KPI prioritas tersebut adalah KPI Makassar, KPI Wajo, KPI Palopo (Luwu), KPI Pare - pare, KPI Mamuju - Mamasa, KPI Palipi, KPI Kendari, KPI Kolaka, KPI Konawe Utara, KPI Palu, KPI Morowali, KPI Parigi, KPI Banggai, KPI Bitung, dan KPI Manado. Hingga Triwulan I Tahun 2013, proses validasi sudah mencapai sekitar 60% (Rp97,6 Triliun) untuk proyek sektor riil dan 58% (Rp. 185,5 Triliun) untuk proyek pembangunan infrastruktur.

Sejak awal diterbitkannya MP3EI pada 27 Mei 2011 dengan didasarkan atas Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), jumlah proyek sektor riil di Koridor Ekonomi Sulawesi adalah 113 proyek dengan nilai investasi Rp243,6 Triliun dan jumlah proyek infrastruktur adalah 80 proyek dengan nilai investasi Rp111 Triliun. Hingga akhir Maret 2013, telah dilakukan validasi terhadap seluruh proyek MP3EI di KE Sulawesi dan telah terjadi perubahan atas jumlah dan nilai investasi proyek MP3EI. Jumlah proyek sektor riil yang telah tervalidasi adalah 63 proyek dengan nilai investasi Rp97,579 Triliun, sedangkan untuk infrastruktur adalah 188 proyek dengan nilai investasi Rp185,573 Triliun. Secara lebih detail terkait perubahan jumlah dan nilai investasi proyek MP3EI Koridor Ekonomi Sulawesi setelah validasi. (Tabel 9)

**Tabel 9. Perkembangan Validasi Proyek MP3EI  
Koridor Ekonomi Sulawesi, Tahun 2013**

PERKEMBANGAN KEGIATAN INVESTASI	SEKTOR RIIL		INFRASTRUKTUR	
	Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Rp. Triliun)	Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Rp. Triliun)
Berdasarkan Perpres No. 32 Tahun 2011 tentang MP3EI	113	243,654	80	110,980
Setelah validasi (per Maret 2013)	63	97,579	188	185,57

Sumber: Tim Kerja KE Sulawesi dan Sekretariat KP3EI, 2013.



Total investasi proyek yang sudah *groundbreaking* di KE Sulawesi sebesar Rp28,113 Triliun, yang terdiri atas proyek sektor riil sebesar Rp15,666 Triliun dan proyek infrastruktur sebesar Rp12,447 Triliun. Proyek-proyek yang sudah *groundbreaking* tersebut bersumber dari APBN sebesar Rp5,996 Triliun, BUMN sebesar Rp9,519 Triliun, swasta sebesar Rp10,592 Triliun, dan dana campuran sebesar Rp2 Triliun.

## **(2) Nusa Tenggara Timur**

Pada di tahun 2015 terdapat tiga isu strategis utama di Wilayah Nusa Tenggara yaitu belum optimalnya pengembangan potensi dan industri berbagai sektor utama seperti kelautan, perikanan, pariwisata, dan pertambangan, rendahnya konektivitas wilayah, masih terdapat ketimpangan tingkat kesejahteraan dan ketimpangan kualitas sumber daya manusia antardaerah, dan kurangnya pengamanan perbatasan laut.

Dalam dokumen MP3EI, Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara atau dikenal sebagai Koridor Ekonomi 5 (lima) memiliki tiga jenis kegiatan ekonomi utama, yaitu pariwisata, perikanan, dan peternakan, serta memiliki peran utama sebagai pintu gerbang pariwisata dan pendukung pangan nasional. Koridor Ekonomi 5 memiliki total investasi sebesar Rp210 Triliun dan memiliki 23 Kawasan Perhatian Investasi (KPI) dengan total investasi sekitar Rp173 Triliun. Secara keseluruhan, terdapat peningkatan sekitar Rp100 Triliun dimana pada awal mula MP3EI dibentuk, koridor ini memiliki total investasi sebesar Rp110 Triliun. Pelaksanaan MP3EI selama 2 tahun, 23 KPI pada koridor ini dibagi menjadi 2 (dua), yaitu KPI Prioritas dan Non-Prioritas, dimana pemilihan ini didasari atas jumlah proyek yang sudah validasi, nilai investasi pada KPI, dan merupakan proyek strategis nasional.

Pada Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara, terdapat 7 KPI prioritas. Ketujuh KPI tersebut memiliki nilai investasi sebesar Rp142 Triliun atau 82% dari total keseluruhan investasi di Koridor Bali-Nusa Tenggara. Selain itu, Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara memiliki 4 (empat) infrastruktur pendukung utama, yaitu: Bandara Ngurah Rai Bali, Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa, Bandara Mbay NTT, dan Pelabuhan Tenau Kupang. Investasi hingga tahun 2014 pada sektor riil sendiri mencapai Rp110 Triliun dan investasi



infrastruktur sekitar Rp63 Triliun, dimana Rp42 Triliun nilai investasi telah di *groundbreaking*.

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), jumlah total proyek sektor riil di Koridor Ekonomi Bali-NT adalah 79 proyek dengan nilai investasi Rp143,5 Triliun, sedangkan jumlah total proyek infrastruktur adalah 57 proyek dengan nilai investasi Rp66,7 Triliun. Namun, setelah dilakukan validasi selama kurun waktu 2011–2013, terjadi perubahan jumlah dan nilai investasi. Sampai dengan Maret 2013, jumlah proyek sektor riil adalah 12 proyek dengan nilai investasi Rp140 Triliun, sedangkan jumlah proyek infrastruktur berubah menjadi 95 proyek dengan nilai Rp70 Triliun. Dengan demikian, total seluruh proyek (sektor riil dan infrastruktur) adalah 107 proyek dengan nilai investasi Rp210 Triliun. (Tabel 10)

**Tabel 10. Perkembangan Pelaksanaan Hasil Validasi MP3EI di Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara Timur Tahun 2013**

Perkembangan Kegiatan Investasi	Sektor Riil		Infrastruktur	
	Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Rp. Triliun)	Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Rp. Triliun)
Berdasarkan Perpres No. 32 Tahun 2011 tentang MP3EI	79	143.573	57	66.748
Setelah validasi (per Maret 2013)	12	140.045	95	70.266

Sumber: Tim Kerja KE Sulawesi dan Sekr etariat KP3EI, 2013.

Total investasi proyek yang sudah *groundbreaking* di KE Bali-NT sebesar Rp42,33 Triliun, yang terdiri atas proyek sektor riil sebesar Rp31,59 Triliun dan proyek infrastruktur sebesar Rp10,74 Triliun. Proyek-proyek yang sudah *groundbreaking* tersebut bersumber dari APBN sebesar Rp7,32 Triliun, BUMN Rp3,45 Triliun dan swasta Rp31,55 Triliun.



Dalam catatan perkembangannya<sup>79</sup> ada tiga hal utama yang mengganjal pelaksanaan proyek MP3EI koridor lima khususnya di NTT. Tiga masalah utama itu adalah masalah pendanaan, ketersediaan sumber daya manusia (tenaga teknik), dan masalah kepastian hukum atas lahan pengembangan proyek MP3EI di wilayah ini. Terkait kemajuan pelaksanaan proyek MP3EI di Koridor Bali-Nusa Tenggara, terutama industri pariwisata, peternakan dan perikanan. Bidang ketenagaan teknis, pelaksanaan proyek MP3EI secara nasional juga mengalami hambatan serupa yaitu kekurangan sekitar 25 ribu insinyur untuk disebar ke seluruh Tanah Air untuk menangani proyek-proyek besar itu.

Di bidang pendanaan, Gubernur Lebu Raya mengakui masih ada kekurangan anggaran untuk melaksanakan proyek-proyek sektor infrastruktur dalam program MP3EI yang mencakup 17 unit proyek terkait infrastruktur transportasi. Seperti pengembangan jalan seluas 16.010 km yang terdiri dari jalan negara 8,79 persen, jalan provinsi 10,85 persen dan jalan kabupaten 80,36 persen.

Pengembangan pelabuhan laut yang mencakup 41 buah yang terdiri dari pelabuhan utama (1), pengumpul (9) dan pengumpan (32) Bandara Udara (14) buah yang terdiri dari satu bandara pengumpul sekunder dan empat pengumpul tersier dan sembilan unit terminal pengumpan. Pengembangan pariwisata, program MP3EI berusaha mendorong wisata alam seperti taman nasional Komodo, danau tiga warna Kelimutu dan taman laut teluk Maumere, Riung 17 pulau di Ngada dan Pulau Kepa di Alor dan Pantai Nembrala di Rote Ndao. Pada aspek wisata budaya terdapat atraksi pasola di Sumba, Jumat Agung di Larantuka Kabupaten Flores Timur, kampung adat dan kuburan Megalitik di Alor.

Seperti biasa pelaksanaannya masih mengalami kendala klasik, seperti kepastian hak atas tanah yang akan dijadikan lokasi pembangunan dan pengembangan proyek MP3EI, perizinan, dan kualifikasi tata ruang wilayah. Sisanya masih mengalami kendala klasik, seperti rumitnya proses pengadaan tanah, perizinan, dan kualifikasi tata ruang wilayah.

---

<sup>79</sup> "Ini dia hambat pelaksanaan MP3EI", <http://www.antaranews.com/berita/>, Minggu, 22 Juli 2012.



## 5.2. Keberlanjutan Pengembangan Infrastruktur

### (1) Sulawesi Utara

Dari posisi Provinsi Sulut sebenarnya secara geografis merupakan salah satu provinsi penting dalam kawasan yang dikenal dengan istilah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan posisi yang langsung berhadapan ke lautan Pasifik, Sulut pun selalu diberi kesempatan untuk mempresentasikan dalam bagaimana pengelolaan wilayah laut. Kesiapannya dalam mendukung pengelolaan sebagai hub penghubung telah direncanakan melalui Pembangunan Hub Internasional Pelabuhan Bitung dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sulawesi Utara. Letak yang sangat strategis di kawasan Asia Pasifik dan Dunia, yang melintas Samudera Pasifik-Selat Maluku, Laut Seram-Laut Banda, adalah Critical Entry Point, dan sebagai salah satu dari 8 (delapan) Provinsi Kepulauan di Indonesia. Kedudukan Bitung yang berhadapan langsung dengan Samudera Pasifik yang memiliki akses sebagai sentra pertumbuhan global, termasuk memanfaatkan leveragenya kerangka kerjasama ekonomi *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGA) dimana kerjasama ini sebagian besar merupakan provinsi yang ada di Kawasan ALKI II. Geografis Bitung meningkatkan daya saing ekonomi, mendorong pasar ekspor ke Negara Asia Pasifik, dengan menjadikan Bitung sebagai New Gateway of Indonesia In Asia Pacific. Dengan demikian Bitung dapat dijadikan sebagai pelabuhan penghubung sebagai pelabuhan utama dengan pelabuhan Jakarta, Surabaya dan Singapura untuk melakukan ekspor-impor dan pendistribusian untuk pelabuhan yang ada di kawasan Timur Indonesia.

Untuk menjadikan Sulut sebagai penghubung utama melalui pelabuhan Bitung terdapat persyaratan dalam mendukung Pengelolaan sistim transportasi kelautan melalui Pembangunan Hub Internasional Pelabuhan Bitung dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sulawesi Utara. Prasyarat tersebut yang pertama yaitu Kebijakan Daerah yang merujuk pada RPJPD Sulut tahun 2005-2025 (Perda Nomor 3 tahun 2011) dengan Visi "Sulawesi Utara yang Berbudaya, Berdaya Saing, Aman dan Sejahtera sebagai Pintu Gerbang di Kawasan Asia Pasifik." RPJPD ini dijabarkan dalam RPJMD



2010-2015 (Perda Nomor 4 Tahun 2011) dan RTRW Provinsi Sulut 2014-2034.<sup>80</sup>

Namun yang juga penting adalah pembangunan Infrastruktur wilayah yang mencakup Pembangunan Internasional Hub Port Bitung, Pelabuhan-Pelabuhan Perikanan, Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung dan Jalan Manado Outer Ring-Road II dan III, Perpanjangan Runway Bandara Internasional Sam Ratulangi, Pembangunan Perkeretaapian, Pembangunan bendungan multifungsi Kuwil. Dengan dukungan infrastruktur tersebut

berkurang atau rusak, dan masih memakan biaya tinggi. Kegiatan Perdagangan internasional harus melalui Pelabuhan Singapura, sebagai *hub-port*, sebelum ke negara tujuan.

Dalam konteks perdagangan internasional, sekitar 90% barang-barang Indonesia “transit” di Singapura sebelum diekspor atau diimpor. Transit volume dan nilai ekspor impor tersebut menghabiskan biaya yang sangat besar dan Singapura meraup nilai tambah yang cukup besar dari kegiatan perdagangan Indonesia. Hal itu sekaligus menunjukkan Indonesia memiliki ketergantungan pada Singapura dalam perdagangan internasionalnya. Dalam kondisi ini sangat diperlukan adanya solusi strategis-komprehensif dan antisipatif dalam kerangka memperkecil inefisiensi sekaligus meningkatkan daya saing nasional, antara lain dengan mengembangkan Pelabuhan Samudera Bitung sebagai *internasional hub port*.

Kondisi inefisiensi perdagangan nasional yang terkait dengan waktu, jarak tempuh, biaya dan kualitas produk ekspor, akan tetap berlangsung, khususnya apabila daerah-daerah di Kawasan Timur Indonesia (KTI) dalam kegiatan ekspor impornya harus melalui Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta atau Tanjung Perak Surabaya untuk selanjutnya ke Pelabuhan Singapura. Padahal dari perspektif geografi dan geopolitik, jika dibuka pintu di KTI dengan Sulawesi Utara sebagai International Hub-Port, melalui pengembangan Pelabuhan Samudera Bitung dan Bandara Sam Ratulangi sebagai Seaport dan Airport bertaraf internasional, maka upaya ini akan memangkas berbagai inefisiensi nasional tersebut, sekaligus akan meningkatkan daya saing nasional di pentas internasional.<sup>81</sup>

Diakui memang bahwa permasalahan yang berhubungan dengan perencanaan pembangunan di daerah meliputi:

- 1) Masih lemahnya koordinasi dan sinkronisasi dalam perencanaan pembangunan, baik di lingkup sektoral maupun lintas tingkatan pemerintah;
- 2) Belum terintegrasinya seluruh rencana induk perencanaan sektoral di setiap tingkatan baik di kabupaten-kota maupun di provinsi;

---

<sup>81</sup> DR SH Sarundajang “Merevitalisasi Pemikiran Futuristik Sam Ratulangi: Sulawesi Utara Pintu Gerbang Asia Pasifik” Media Madina Nusantara Press, Jakarta Cetakan Kedua: Januari 2015, hal. 352.



- 3) Masih terbatasnya intensitas kerjasama antar pelaku pembangunan terutama pihak swasta dan masyarakat pada umumnya dalam membangun Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)/Public Private Partnership;
- 4) Masih kurangnya upaya pengembangan kerjasama regional di tingkat provinsi pulau Sulawesi, termasuk dalam upaya sinkronisasi Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

## **(2) Nusa Tenggara Timur**

Provinsi NTT termasuk salah satu dari delapan Provinsi kepulauan, terdiri dari 1.192 pulau (946 belum bernama) dengan kualitas konektivitas wilayah yang belum memadai. Masalah dalam konektivitas adalah transportasi publik yang masih lemah yang mengakibatkan ekonomi biaya tinggi, daya saing lemah, penanggulangan kemiskinan relatif lambat.

Permasalahan transportasi publik lainnya yang perlu diketahui adalah kurangnya jumlah sarana atau kapasitas pelayanan, jumlah pelayanan dan jaringan pelayanan terbatas, biaya operasional terlalu tinggi, jumlah transfer antar intra moda tinggi, keuntungan rendah, kualitas sarana dan prasarana dan keselamatan yang rendah.

Sarana dan prasarana dasar belum mendukung pelaksanaan pembangunan baik dari tingkat pelayanan, sisi pemerataan pembangunan maupun dalam upaya peningkatan ekonomi masyarakat. Prasarana jalan di Nusa Tenggara Timur dalam sepuluh tahun terakhir hampir tidak mengalami perkembangan, baik panjang jalan maupun kualitas atau kelasnya.

Kekuatan sumber daya alam untuk mendukung pembangunan Nusa Tenggara Timur antara lain: (a) Memiliki aneka potensi alam yang tersebar 1.119 pulau, (b) Adanya deposit tambang, baik mineral maupun sumber energi yang menonjol, (c) Memiliki potensi lahan kering yang potensial untuk pertanian seluas 1,5 juta Ha, (d) Memiliki padang penggembalaan untuk pengembangan peternakan dan sumber pakan seluas 422.722 Ha, dan (e) Terdapat aneka potensi keunikan wilayah yang khas dengan aneka satwa langka antara lain komodo dan aneka burung.

Dalam rangka optimalisasi potensi yang ada terdapat sejumlah permasalahan di bidang sumber daya alam yaitu: (a) Topografi



wilayah sebagian besar berbukit hingga bergunung-gunung, dengan kemiringan lahan  $>40^\circ$ ; (b) Memiliki 11 gunung berapi aktif (vulkanik) dengan ketinggian antara 600–2.200 meter di atas permukaan laut; (c) Fenomena iklim global (El Nino dan La Nina) juga mempengaruhi kondisi iklim secara umum; (d) Persoalan curah hujan akibat pengaruh iklim global terutama fenomena El Nino dan La Nina, serta fenomena perubahan iklim global yang kurang menguntungkan berakibat pada kekeringan, gagal tanam, gagal panen, banjir dan gangguan hama dan penyakit tanaman yang serius; (e) Potensi air permukaan, tergolong kecil. Sehingga mengakibatkan sulitnya eksploitasi sumber air permukaan; (f) Sebagian besar tanah di wilayah ini memiliki solum yang sangat dangkal ( $<30$  cm); (g) Terjadinya tekanan penggembalaan pada padang penggembalaan sebagai akibat dari *over grazing*.

Provinsi Nusa Tenggara, yang memiliki potensi dari sisi kelautan sangat berpotensi untuk dikembangkan, terutama dengan adanya Pulau Komodo yang direncanakan menjadi destinasi wisata internasional. Meskipun demikian, pengembangan di sektor pariwisata masih belum optimal. Selain diharapkan untuk unggul di bidang pariwisata, Provinsi Nusa Tenggara Timur juga memiliki potensi di bidang peternakan, terutama peternakan ayam buras memiliki populasi yang lebih besar dibandingkan Nusa Tenggara Barat. Selain itu, keadaan geografisnya yang dikelilingi perairan laut juga memiliki potensi di bidang perikanan dan kelautan. Provinsi Nusa Tenggara Timur seperti wilayah lain di Indonesia juga mengalami hambatan pengembangan ekonomi akibat permasalahan yang muncul terkait konektivitas antarwilayah, kualitas sumber daya manusia yang masih rendah dan daya dukung lingkungan yang terus menurun. Pusat Kegiatan Nasional di Provinsi Nusa Tenggara Timur adalah Kupang, dan memiliki Pusat Kegiatan Strategis Nasional yang merangkap Pusat Kegiatan Wilayah yaitu Kefamenanu. Di Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki Pusat Kegiatan Wilayah yaitu Labuanbajo, Ruteng, Maumere, Waingapu, Ende, Soe dan Kefamenanu.

Secara umum kondisi Wilayah Nusa Tenggara Timur memiliki posisi yang cukup strategis baik itu di koridor nasional maupun global. Dalam konteks nasional, Wilayah Nusa Tenggara Timur merupakan lahan potensial produksi garam yang luas di Kawasan Timur Indonesia,



mengingat kondisi geografisnya sebagai wilayah kepulauan yang dikelilingi lebih banyak sumber air laut. Peran Wilayah Pulau Nusa Tenggara dalam hal pariwisata bagi nasional didasarkan atas potensi keadaan alam terutama bahari. Dalam hal ini Nusa Tenggara Timur diharapkan menjadi etalase wisata ekologis, petualangan, budaya dan bahari serta kepariwisataan yang berbasis UKM. Tidak hanya dalam koridor nasional saja, dalam konteks global potensi sumber daya alam yang dimiliki Nusa Tenggara Timur dapat menjadi pengekspor dominan produk perikanan nasional. Nusa Tenggara Timur diharapkan juga menjadi destinasi pariwisata tingkat global. Destinasi pariwisata yang akan diunggulkan yaitu Sail Komodo yang.

Hasil analisis volume pergerakan barang di Indonesia berdasarkan *origin-destination* tahun 2011 dapat diketahui bahwa Wilayah Pulau Nusa Tenggara merupakan wilayah yang memiliki pergerakan barang tergolong rendah di Indonesia. Kinerja perekonomian wilayah Nusa Tenggara pada tahun 2013 menurun dibandingkan dengan tahun 2012. Sektor utama yang berperan dalam pembentukan PDRB yaitu sektor pertanian, pertambangan dan penggalian, serta jasa-jasa. PDRB yaitu sektor pertanian, pertambangan dan penggalian, serta jasa-jasa. PDRB per-kapita wilayah justru terus meningkat secara riil, meskipun secara nasional, PDRB perkapita wilayah Nusa Tenggara termasuk rendah.

Kinerja perekonomian wilayah Nusa Tenggara pada tahun 2013 menurun dibandingkan dengan tahun 2012 dimana pertumbuhan ekonomi hanya sebesar 5,56 persen. Sektor utama yang berperan dalam pembentukan PDRB yaitu sektor pertanian, pertambangan dan penggalian, serta jasa-jasa. PDRB per-kapita wilayah justru terus meningkat secara riil, meskipun apabila dibandingkan dengan rata-rata PDRB perkapita nasional, PDRB dengan migas wilayah Nusa Tenggara termasuk rendah. Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Provinsi Nusa Tenggara Timur mengalami kenaikan mencapai 3,16 persen dan Provinsi Nusa Tenggara Barat cenderung menurun, namun secara umum wilayah Nusa Tenggara masih berada diatas TPT nasional. Tingkat kemiskinan di Wilayah Nusa Tenggara juga mengalami penurunan, meskipun masih jauh di atas rata-rata nasional. Sementara itu, dalam hal pembangunan manusia, NTT menunjukkan perbaikan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) berada pada posisi 31. (tabel 11)



**Tabel 11. Perkembangan Pembangunan Nusa Tenggara Timur**

Perkembangan Pembangunan	NTT
Pertumbuhan Ekonomi Tahun 2013 (ADHK 2000) (persen)	5,56
PDRB Perkapita Dengan Migas Tahun 2012 (Rp. Juta)	7,25
Persentase Tingkat Pengangguran Terbuka Tahun 2013 (Agustus) (Persen)	3,16
Persentase Penduduk Miskin Tahun 2013 (September) (Persen)	20,24
Indeks Pembangunan Manusia Tahun 2012	68,28 (Peringkat 31)
Indeks Pembangunan Gender Tahun 2012	65,99
Indeks Pemberdayaan Gender Tahun 2012	59,55
Angka Kematian Bayi 2012 (per 1.000 kelahiran)	45
Angka Harapan Hidup Tahun 2012 (Tahun)	68,04
Rata-Rata Lama Sekolah Tahun 2012 (Tahun)	7,09

Sumber: Badan Pusat Statistik, Tahun 2013

Keterangan: angka sangat sementara

- 1) Pertumbuhan Ekonomi (*angka sementara*): persentase laju perubahan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).
- 2) Kemiskinan (September): persentase jumlah penduduk miskin terhadap total jumlah penduduk.
- 3) Pengangguran (Agustus): persentase jumlah pengangguran terbuka terhadap total

Potensi infrastruktur yang menjadi kekuatan dalam mendukung percepatan pembangunan daerah melalui pencapaian misi mempercepat pembangunan infrastruktur yang berbasis tata ruang dan lingkungan hidup di NTT, yaitu: (a) Nusa Tenggara Timur memiliki jalan Nasional dalam kondisi mantap 90 dan didukung jumlah prasarana bandara serta pelabuhan laut yang menghubungkan seluruh wilayah; (b) Adanya kebijakan afirmatif nasional tentang percepatan pembangunan NTT bersama Provinsi Papua dan Papua Barat; (c) Meningkatnya alokasi pembangunan air minum, listrik dan jalan untuk meningkatkan pelayanan fasilitas sosial dasar; (d) Provinsi bersama Kabupaten/Kota telah menetapkan Perda Tata Ruang; (e) Telah dilaksanakan kajian bersama tentang status kawasan lindung; (f) Adanya kebijakan afirmatif Pemerintah dalam pembangunan embung-embung dan penghijauan berbasis



masyarakat; (g) Meningkatnya dukungan pembangunan kelistrikan dan telekomunikasi.

Namun demikian, kondisi yang memprihatinkan adalah masih banyaknya desa-desa yang letaknya terisolir, hubungan antar sentra produksi dengan pasar masih tertutup. Kondisi jalan banyak mengalami kerusakan baik rusak berat maupun rusak ringan. Keadaan ini tidak hanya pada jalan Provinsi, tetapi juga jalan Nasional. Kondisi infrastruktur jalan ini berimplikasi pada tingginya biaya transaksi dan transportasi yang mengakibatkan daya saing komoditi dari NTT ke pasar regional maupun ekspor menjadi rendah. Selain itu ketersediaan armada transportasi antar pulau terutama laut dan udara juga terbatas dan tidak menjamin faktor keamanan karena kualitas armada transportasi kurang optimal, sehingga berimplikasi kepada penurunan investasi dari luar dan dalam negeri.

Keadaan ini tidak hanya pada jalan Provinsi, tetapi juga jalan Nasional. Kondisi infrastruktur jalan ini berimplikasi pada tingginya biaya transaksi dan transportasi yang mengakibatkan daya saing komoditi dari NTT ke pasar regional maupun ekspor menjadi rendah. Selain itu ketersediaan armada transportasi antara pulau terutama laut dan udara juga terbatas dan tidak menjamin faktor keamanan karena kualitas armada transportasi kurang optimal, sehingga berimplikasi kepada penurunan investasi dari luar dan dalam negeri, serta sebagai upaya pencapaian target MP3EI.

Dari kondisi yang dijabarkan di atas dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2015 terdapat tiga isu strategis utama di Wilayah Nusa Tenggara yaitu belum optimalnya pengembangan potensi dan industri berbagai sektor utama seperti kelautan, perikanan, pariwisata, dan pertambangan, rendahnya konektivitas wilayah, masih terdapat ketimpangan tingkat kesejahteraan dan kualitas sumber daya manusia antardaerah, dan kurangnya pengamanan perbatasan laut.

Dalam upaya peningkatan pembangunan ekonomi, pelayanan sosial dan kemasyarakatan perlu didukung konektivitas wilayah. Sehubungan dengan itu kelanjutan pembangunan infrastruktur perlu dipacu jumlah dan kualitasnya. Pembangunan infrastruktur berdaya ungkit besar yang akan dibangun yaitu; (a) pembangunan Bandara Internasional pada lokasi baru; (b) peningkatan kualitas jalan provinsi untuk mencapai mantap 100%; (c) Pembangunan jembatan

lintas pulau yaitu “Jembatan Palmerah” yang menghubungkan ujung Timur Pulau Flores dengan Pulau Adonara; (d) peningkatan transportasi terpadu antar modal, dan (e) peningkatan prasarana transportasi ke 44 Pulau yang di huni.



## BAB VI PENUTUP

Sebagai Negara yang sedang menjalani Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 tahap ke-3, tentunya perlu melakukan pembangunan yang berkelanjutan. Ada kekhawatiran beberapa kalangan terkait kelanjutan pembangunan dua periode sebelumnya, dimana pada tahap ke-3 ini telah terjadi pergantian kepala pemerintahan yang merupakan eksekutif pelaksanaan pembangunan untuk periode tahun 2014-2019. Perencanaan pembangunan dua periode sebelumnya telah melaksanakan RPJMN selama 10 tahun, namun demikian ada berapa program dan perencanaan pembangunan yang belum tuntas dilaksanakan.

Dalam perencanaan pembangunan dapat dipahami hakekatnya dengan visi dan misi masing-masing presiden terpilih, namun dalam perumusan perencanaan pembangunan jangka menengah tetap mengacu pada yang telah digariskan dalam pembangunan jangka panjang. Diharapkan akan tetap ada kesimbangan pembangunan, terutama perencanaan pembangunan yang membutuhkan waktu panjang terutama pembangunan infrastruktur.

Salah satu upaya yang telah dilakukan terkait dengan akselerasi pembangunan infrastruktur adalah program *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*. Program tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem perencanaan pembangunan infrastruktur yang terintegrasi dan komplementer untuk mendorong percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional.

Fokus program MP3EI adalah meningkatkan pembangunan Indonesia melalui penguatan konektivitas infrastruktur nasional sebagai faktor pendukung aktivitas ekonomi. Dengan demikian, akselerasi pertumbuhan ekonomi melalui integrasi pasar pengembangan produksi dan akan dapat diwujudkan melalui



perbaikan konektivitas inter dan antar koridor dengan ekonomi internasional.

Pembentukan kawasan maupun klaster ekonomi dan program pembangunan dalam upaya meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi, sangat membutuhkan infrastruktur yang memadai. Pembangunan ekonomi melalui pengembangan kawasan industri membutuhkan kesiapan infrastruktur mengingat akan tantangan persaingan menghadapi ASEAN *Economic Community* (AEC) 2015. Permasalahan infrastruktur menjadi perhatian mengingat kualitas infrastruktur Indonesia sangat rendah dan akan menjadi faktor penentu dalam pengembangan investasi dan daya saing.

Dalam perencanaan pembangunan infrastruktur dalam rangka memperbaiki indikator sosial ekonomi pada suatu wilayah dibutuhkan panduan sebagai acuan dalam menentukan arah pembangunan infrastruktur termasuk alokasi pendanaannya. Perlu diketahui bahwa kebutuhan investasi untuk pembangunan proyek-proyek infrastruktur sangat besar dan membutuhkan waktu sampai dengan tahun 2025. Kemampuan pemerintah hanya dapat menangani 30% dari total biaya infrastruktur, sedangkan 70%-nya dari investor dan swasta.

Keberadaan infrastruktur akan mendorong terjadinya peningkatan produktivitas, efisiensi dan daya saing industri serta perekonomian nasional. Kebijakan pembangunan infrastruktur perlu mendapatkan dukungan dari berbagai pihak. Ketersediaan infrastruktur yang baik merupakan mesin utama pendorong investasi pemacu pertumbuhan ekonomi dan pemerataan hasil pembangunan. Kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hambatan utama dalam perbaikan iklim investasi di Indonesia. Ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Perhatian terhadap perbaikan infrastruktur dinilai penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar negara-negara di Asia dan juga mempercepat integrasi perekonomian Asia.

Pelaksanaan pembangunan melalui program MP3EI mengalami berbagai tantangan dan kendala yang mencakup aspek strategis pengambilan keputusan dan adaptasi program pembangunan agar sejalan dengan visi dan misi pemerintahan saat ini. Adaptasi dan



reorientasi program pembangunan infrastruktur dalam konteks berkelanjutan, MP3EI dinilai visibel, sejalan dengan dinamika ekonomi global yang berimbas terhadap pelemahan nilai tukar rupiah. Prioritas program menjadi penting disesuaikan fokus pemerintahan saat ini yang mengacu pada prinsip dasar dalam nawacita. Prioritas tetap dalam semangat untuk meningkatkan konektivitas dan memantapkan daya saing perekonomian nasional. Sasaran penting lainnya adalah meeningkatkan pembangunan dan pertumbuhan inklusif dan berkualitas.

Pemerintah dapat melakukan prioritisasi dengan tetap mengacu pada perencanaan pembangunan jangka panjang sampai 2025 dan tetap melanjutkan serta menuntaskan pembangunan infrastruktur yang telah dijalankan pemerintahan sebelumnya. Prioritas dapat diberikan kepada kawasan Timur Indonesia yang dinilai strategis dan tertinggal pembangunan dan pengembangan infrastrukturnya. Pembangunan tol laut dapat diawali di Kawasan Timur Indonesia sesuai dengan karakteristik geografisnya (wilayah kepulauan) dan berhubungan langsung dengan kawasan Asia-Pasifik. Pembangunan Tol laut di Kawasan Timur Indonesia akan mendorong integrasi ekonomi nasional, regional dan global yang pada akhirnya memacu pertumbuhan dan pemerataan perekonomian nasional. Keberhasilan pembangunan kawasan timur ini akan mendorong mobilitas penduduk dan optimalisasi alokasi sumber daya ekonomi, menuju pertumbuhan dan pemerataan pembangunan nasional.

## DAFTAR REFERENSI

### Buku

- Alexander Abe, "Perencanaan daerah memperkuat prakarsa rakyat dalam otonomi daerah", Lapera Pustaka Utama, Yogyakarta. 2001.
- Arsyad, Lincolin, *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. BPFE, Yogyakarta. 1999.
- Azis, Iwan Jaya, *Ilmu Ekonomi Regional dan Beberapa Aplikasinya di Indonesia*, Lembaga Penerbit FE UI, Jakarta. 1994.
- Bintoro Tjokroamidjojo, "Manajemen Pembangunan", Gunung Agung, Jakarta. 1995
- \_\_\_\_\_, "Perencanaan Pembangunan", Gunung Agung, Jakarta. 1996.
- Diana Conyers, "Perencanaan Sosial di Dunia Ketiga Suatu Pengantar", Cetakan ke-1, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta tahun 1991
- Diana Conyers and Peter Hills, *"An Introduction to Development Planning in the third", World*, John Wiley & Sons 1994.
- Jhingan L, M, *"Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan"*, Terjemahan D. Guritno. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1992.
- Glasson, J, *"An Intoduction to Regional Planning"*, Hutchinson Educational, London 1974.
- Gunawan Sumodiningrat, "Mewujudkan Kesejahteraan Bangsa Menanggulangi Kemiskinan dengan Prinsip Pemberdayaan Masyarakat", Jakarta: PT. Alex Media Komputindo. 2009.
- Indra Bastian, "Akuntansi Sektor Publik di Indonesia", BPFE, Yogyakarta. 2001.



Michle P. Todaro, *"Ekonomi Pembangunan Dunia Ke Tiga"*, Penerbit Erlangga Tahun 2000.

Robert. J. Kodoatie, *"Manajemen Dan Rekayasa Infrastruktur"*, Pustaka belajar, Semarang. 2003.

\_\_\_\_\_, *"Pengantar Manajemen Infrastruktur"*, Pustaka pelajar, Jogjakarta. 2006.

Robert R. Mayer, *"Policy and Program Planning, A Developmental Perspective"*, Prentice-Hall Inc, New Jersey. 1985.

DR Sinyo H Sarundajang *"Merevitalisasi Pemikiran Futuristik Sam Ratulangi: Sulawesi Utara Pintu Gerbang Asia Pasifik"* Media Madina Nusantara Press. Jakarta Cetakan Kedua: Januari 2015.

## **Makalah**

Baldwin, John R. and Dixon, Jay, Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There? (March 12, 2008). *Canadian Productivity Review Research Paper* No. 16. <http://ssrn.com/abstract=1507883> diakses pada 22 November 2009.

Bagdja Muljarijadi, *"Pembangunan Daerah di Indonesia: Paradigma baru menghadapi era desentralisasi,"* Universitas Padjajaran, Bandung dalam Semiloka Desentralisasi Fiskal di Indonesia, 19 Juni –1 Juli 2000.

Deni Friawan, *"Kondisi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia"*, CSIS Vol. 37. No. 2 Juni 2008. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Tahun 2008.

## **Dokumen Resmi**

Badrul Munir, *Perencanaan Pembangunan Daerah dalam Perspektif Otonomi Daerah*, cetakan ke-2, Bappeda Propinsi NTB, Kota Mataram 2002.

Laporan Bank Dunia, *"World Development Report: Infrastructure for Development"*, Tahun 1994.

Laporan Perekonomian Indonesia Tahun 2013.

Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019.

Republik Indonesia, Pidato Presiden Susilo Bambang Yudhoyono Sidang Paripurna DPR dan DPD RI tanggal 15 Agustus 2014.

Republik Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, "Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025", Jakarta, Tahun 2011.

Republik Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Cetakan Keempat, "Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025", Edisi Tahun 2014.

Nota Keuangan dan APBN 2012.

Nota Keuangan dan RAPBN 2013 "Perkembangan Ekonomi dan Pokok-Pokok Kebijakan Fiskal RAPBN 2013" Bab 2.

Nota Keuangan dan APBN-P 2015.

Nota Keuangan RAPBN 2016.

Ringkasan Laporan Bank Dunia "*Analisis Belanja Pemerintah Sulawesi Utara Menyoroti Prestasi dalam Kinerja Ekonomi, Pengelolaan Keuangan dan Penyampaian Layanan*". Agustus 2011.

Kementerian Perencanaan Pembangunan, BAPPENAS, RPJMN 2015-2019.

### **Surat Kabar/Majalah**

Business News, "Bappenas: Rkp 2016 Fokus Pada Tiga Bidang Infrastruktur", 30 April 2015.

Business News, No. 8679/Tahun-LVIII Senin, 16 Maret 2015 Jakarta.

Harian Bisnis Indonesia, "*Pembiayaan Infrastruktur: Kadin dorong bentuk bank khusus*", Rabu, 28 Desember 2011.

Harian Ekonomi Neraca, Editorial "*Darurat Infrastruktur*", Rabu 5 Desember 2012.



Harian Kompas, "Investasi Rp. 1400 triliun tertunda: kendala infrastruktur dan ketidakpastian hukum", Jumat 13 April 2012.

Majalah "Investasi", Penerbit BKPM, Edisi Khusus Kemerdekaan Indonesia 70 tahun, Tahun 2015.

### **Website**

Dr. Ir. Dedy Supriadi Priatna, MSc. "Infrastruktur 2012 Fokus pada Proyek MP3EI dan MPA, Deputy Bidang Sarana dan Prasarana Kementerian PPN/Bappenas", <http://www.bappenas.go.id/node/168/3439/infrastruktur-2012-fokus-pada-proyek-mp3ei-dan-mpa/>.

Dr. Didik J. Rachbini, "Anggaran Infrastruktur Fisik Hanya 2 persen", <http://www.kadin-indonesia.or.id/berita/kadinpusat/2012/03/368395765424>, 14 Maret 2012 12:25.

Prof. Firmanzah, PhD, Staf Khusus Presiden bidang Ekonomi dan Pembangunan, "Refleksi MP3EI" <http://setkab.go.id/refleksi-mp3ei/>, 8 Sep 2014.

Baldwin, John R. and Dixon, Jay, Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There? (March 12, 2008). *Canadian Productivity Review Research Paper No. 16*, <http://www5.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/olc-cel?catno=15-206-XIE2008016&lang=eng>, diakses pada 1 November 2012.

"Sofyan Djalil akan Evaluasi Kelanjutan MP3EI", <http://theglobejournal.com/ekonomi/>, Selasa, 28 Oktober 2014.

"Genjot pembangunan Infrastruktur", <http://www.konsumenproperti.com/Infrastruktur/4> Januari 2012. Diakses 21 Maret 2012.

"NTT Butuh Rp 20 Triliun", <http://www.victorynewsmedia.com/berita-2078-ntt-butuh-rp-20-triliun.html>. Kamis, 15 Maret 2012 – diakses 17 Maret 2012.

"MP3EI dan kemajuan ekonomi Nasional", Oleh Fathur Anas Peneliti di *Developing Countries Studies Center (DCSC)* <http://suar.okezone.com/read/>, Kamis, 20 Juni 2013.

Arah 2015: Membereskan Darurat Infrastruktur, <http://koran.bisnis.com/read/2014, Rabu, 17 Desember 2014>.

*Logistic Performance Index*, <http://lpi.worldbank.org/international/global>, Tahun 2014.

"Target Dikoreksi, Realisasi MP3EI Masih Jauh Dari Target", <http://finansial.bisnis.com/read/20140827/>, Rabu, 2 Agustus 2014.

"SBY Banggakan Realisasi MP3EI", <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/08/15/090599864/>, Jum'at, 15 Agustus 2014.

"Transformasi Pembangunan Ekonomi MP3EI: Sebuah Estafet", <http://old.setkab.go.id/artikel-13924>, Selasa, 02 September 2014.

"Pemerintah Minta Jokowi Lanjutkan MP3EI", <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/09/03/>, Rabu, 03 September 2014.

"Jokowi-JK Akan Menyaring Program MP3EI", <http://tekno.kompas.com/read/2014, Senin, 8 September 2014>.

"Reformasi Kebijakan Subsidi BBM", <http://www.kemenkeu.go.id/Artikel/>, 7 Januari 2015.

"SBY titipkan kelanjutan proyek MP3EI pada Jokowi", <http://www.merdeka.com/peristiwa/>, diakses tanggal 15 Januari 2015.

Joko Tri Harvanto. "Penguatan Anggaran Infrastruktur".



## LAMPIRAN 1 :



PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 2 TAHUN 2015  
TENTANG  
RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL  
TAHUN 2015 - 2019  
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang: bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, dipandang perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 - 2019.
- Mengingat:
1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
  3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
  4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 2007, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);

Memutuskan...



- 2 -

MEMUTUSKAN :

Menetapkan: PERATURAN PRESIDEN TENTANG RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL TAHUN 2015 - 2019.

Pasal 1

Dalam Peraturan Presiden ini, yang dimaksud dengan:

1. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 - 2019, yang selanjutnya disebut RPJM Nasional, adalah dokumen perencanaan pembangunan nasional untuk periode 5 (lima) tahun terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.
2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kementerian/Lembaga Tahun 2015 - 2019, yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/Lembaga, adalah dokumen perencanaan Kementerian/Lembaga untuk periode 5 (lima) tahun terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.
3. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, yang selanjutnya disebut RPJM Daerah, adalah dokumen perencanaan pembangunan daerah untuk periode 5 (lima) tahun sesuai periode masing-masing pemerintah daerah.
4. Rencana Pembangunan Tahunan Nasional yang selanjutnya disebut Rencana Kerja Pemerintah/RKP adalah dokumen perencanaan nasional untuk periode 1 (satu) tahun.
5. Menteri adalah Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.

Pasal 2...





- 3 -

## Pasal 2

- (1) RPJM Nasional merupakan penjabaran dari visi, misi dan program Presiden hasil Pemilihan Umum tahun 2014.
- (2) RPJM Nasional memuat strategi pembangunan nasional, kebijakan umum, program Kementerian/Lembaga dan lintas Kementerian/Lembaga, kewilayahan dan lintas kewilayahan, serta kerangka ekonomi makro yang mencakup gambaran perekonomian secara menyeluruh termasuk arah kebijakan fiskal dalam rencana kerja yang berupa kerangka regulasi dan kerangka pendanaan yang bersifat indikatif.
- (3) RPJM Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi sebagai:
  - a. pedoman bagi Kementerian/Lembaga dalam menyusun Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga;
  - b. bahan penyusunan dan penyesuaian RPJM Daerah dengan memperhatikan tugas dan fungsi pemerintah daerah dalam mencapai sasaran Nasional yang termuat dalam RPJM Nasional;
  - c. pedoman Pemerintah dalam menyusun Rencana Kerja Pemerintah;
  - d. acuan dasar dalam pemantauan dan evaluasi pelaksanaan RPJM Nasional.
- (4) RPJM Nasional dapat menjadi acuan bagi masyarakat berpartisipasi dalam pelaksanaan pembangunan nasional.

## Pasal 3

- (1) Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah melaksanakan program dalam RPJM Nasional yang dijabarkan dalam Rencana Strategis Kementerian/Lembaga dan RPJM Daerah.
- (2) Dalam menyusun Rencana Strategis Kementerian/Lembaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Kementerian/Lembaga melakukan konsultasi dan koordinasi dengan Menteri.

(3) Dalam ....



- 4 -

- (3) Dalam menyusun dan/atau menyesuaikan RPJM Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah dapat melakukan konsultasi dan koordinasi dengan Menteri.

#### Pasal 4

- (1) Menteri melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan RPJM Nasional.
- (2) Pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara berkala.
- (3) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada paruh waktu dan tahun terakhir pelaksanaan RPJM Nasional.
- (4) Pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan (3) diatur lebih lanjut oleh Menteri.

#### Pasal 5

RPJM Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), tercantum dalam Lampiran Peraturan Presiden ini dan merupakan satu kesatuan dan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

#### Pasal 6

- (1) Target dan kebutuhan pendanaan yang terdapat dalam RPJM Nasional bersifat indikatif.
- (2) Perubahan target dan kebutuhan pendanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang terjadi pada setiap tahun pelaksanaan RPJM Nasional, disampaikan oleh Menteri kepada Presiden dalam Sidang Kabinet untuk mendapatkan keputusan.
- (3) Perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dituangkan dalam RKP.

#### Pasal 7....





- 5 -

Pasal 7

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.  
Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan  
Peraturan Presiden ini dengan penempatannya pada Lembaran Negara  
Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Januari 2015  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,  
ttd.  
JOKO WIDODO

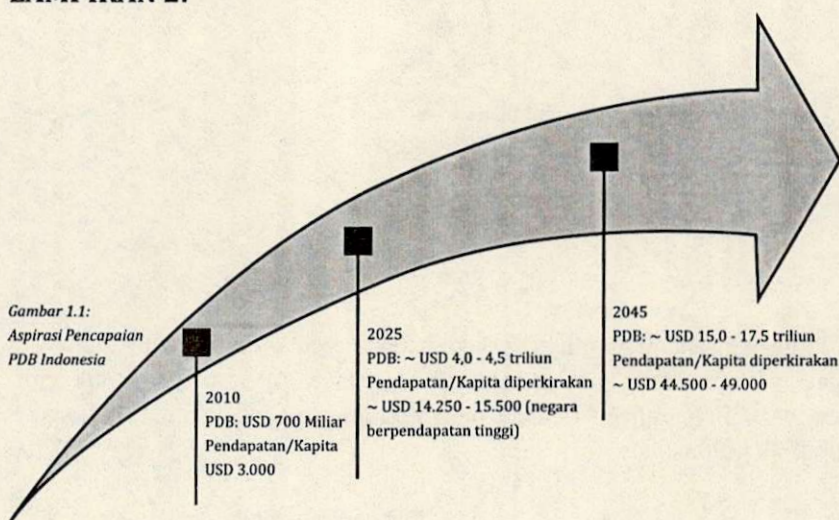
Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Januari 2015  
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,  
ttd.  
YASONNA H. LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 3

Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT KABINET RI  
Deputi Bidang Perekonomian,  
ttd.

Ratih Nurdianti

## LAMPIRAN 2:



Sumber : Masterplan P3EI 2014

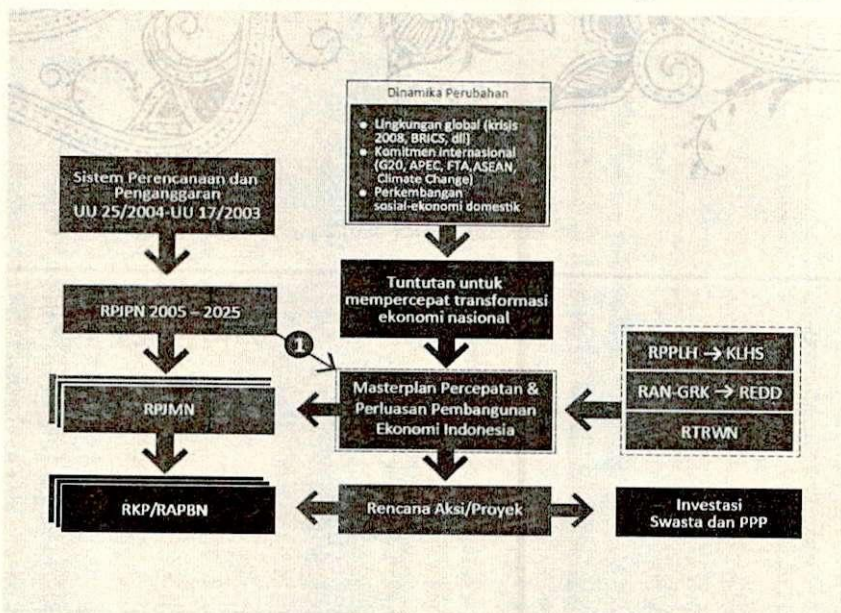
Keterangan:

Dalam menempatkan Indonesia sebagai negara maju tersebut maka ditargetkan pendapatan per kapita berkisar antara USD 14.250-USD 15.500 dengan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara USD 4,0- 4,5 Triliun. Untuk mewujudkannya diperlukan pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,4-7,5 persen pada periode 2011-2014, dan sekitar 8,0-9,0 persen pada periode 2015-2025. Pertumbuhan ekonomi tersebut akan dibarengi oleh penurunan inflasi dari sebesar 6,5 persen pada periode 2011-2014 menjadi 3,0 persen pada 2025.



### LAMPIRAN 3:

Gambar: Integrasi MP3EI dan Perencanaan Pembangunan Nasional



Sumber: Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, 2014

## INDEKS

### A

Anggaran Negara, 65, 67  
 APBD, 5, 9, 34, 37, 53  
 APBN, 4, 5, 11, 28, 34, 37, 38, 39, 52,  
     53, 57, 58, 59, 63, 68, 72, 73, 75,  
     76, 82, 85, 86  
 APBN-P, 57, 58, 59, 63, 68, 72, 73,  
     75  
 ASEAN, 4, 8, 9, 31, 39, 43, 51, 60, 83,  
     88, 98

### B

Bandar Udara, 33, 83  
 Bappenas, 47, 51, 71  
 Belanja, 2, 3, 5, 21, 57, 58, 59, 64, 65,  
     67, 68, 73, 75, 76  
 Berkelanjutan, 3, 21, 33, 38, 45, 97,  
     99  
 BUMD, 31, 56, 72  
 BUMN, 4, 5, 11, 28, 31, 34, 38, 39, 45,  
     52, 53, 56, 61, 64, 66, 67, 72, 82,  
     85, 86

### D

Daya Saing, 4, 6, 8, 10, 12, 36, 39, 45,  
     51, 52, 59, 61, 71, 76, 80, 81, 88,  
     90, 91, 95, 98, 99

### E

Efisiensi, 10, 11, 21, 52, 54, 61, 73,  
     82, 98

Ekonomi, 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 11, 12,  
     13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24,  
     25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,  
     34, 35, 36, 37, 39, 42, 43, 44, 45,  
     46, 47, 49, 50, 51, 55, 58, 59, 60,  
     61, 63, 65, 67, 69, 70, 73, 75, 80,  
     81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 91,  
     92, 93, 94, 95, 97, 98, 99

Ekspor, 2, 26, 70, 72, 80, 88, 89, 90,  
     95

Energi, 10, 11, 44, 46, 47, 48, 50, 52,  
     53, 58, 60, 61, 63, 68, 91

Evaluasi, 4, 13, 17, 20, 49

### F

Faktor, 1, 7, 24, 45, 59, 66, 69, 74,  
     75, 89, 95, 97, 98  
 Fasilitas, 22, 23, 47, 56, 67, 72, 80,  
     83, 94

### G

*Global Competitiveness Index*, 9

### I

Iklim Investasi, 10, 22, 61, 98  
 Impor, 39, 72, 80, 88, 89, 90  
 Industri, 6, 16, 22, 26, 31, 33, 35, 36,  
     37, 44, 46, 52, 53, 59, 60, 63, 67,  
     70, 80, 85, 87, 95, 98  
 Infrastruktur, 11, 24, 33, 36



Investasi, 1, 2, 3, 4, 10, 11, 22, 25, 27,  
28, 29, 32, 33, 34, 37, 39, 40, 41,  
45, 46, 54, 55, 59, 61, 65, 69, 72,  
77, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 95, 98  
Investor, 4, 7, 27, 29, 30, 31, 38, 39,  
40, 45, 64, 65, 66, 72, 76, 77, 98  
Irigasi, 12, 23, 47, 48, 49, 50, 52

## J

Jalan, 2, 3, 5, 8, 16, 22, 23, 33, 40, 41,  
43, 45, 48, 50, 53, 61, 62, 64, 65,  
66, 73, 74, 76, 83, 85, 87, 89, 91,  
94, 95  
Jalan Tol, 2, 33, 40, 41, 43, 50, 61, 62,  
66, 85, 89  
Jembatan, 33, 38, 45, 48, 95, 96  
Jokowi-JK, 37, 41, 57, 69

## K

Kapasitas, 6, 12, 23, 24, 26, 29, 55,  
56, 57, 62, 77, 80, 82, 91  
Kawasan, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 27, 32, 35,  
39, 45, 48, 50, 51, 60, 62, 69, 73,  
79, 80, 81, 83, 85, 88, 89, 90, 92,  
94, 98, 99  
Kebijakan, 2, 10, 11, 12, 13, 19, 22,  
25, 26, 28, 29, 31, 33, 34, 43, 45,  
48, 49, 54, 55, 57, 58, 59, 61, 63,  
70, 73, 75, 77, 88, 94, 98  
Kereta Api, 5, 8, 16, 23, 33, 53, 61,  
62, 67, 76  
Keuangan Negara, 56, 76  
Kompetitif, 77  
Kondisi, 3, 5, 7, 9, 15, 16, 22, 25, 26,  
28, 29, 32, 37, 57, 59, 62, 70, 72,  
75, 76, 81, 82, 83, 90, 92, 93, 94, 95  
Konektivitas, 1, 2, 6, 8, 9, 10, 24, 27,  
30, 35, 36, 45, 50, 51, 52, 58, 60,  
61, 62, 65, 67, 69, 70, 71, 73, 79,  
82, 83, 85, 91, 92, 95, 97, 98, 99

KPS, 12, 13, 54, 55, 56, 57, 91

## L

Lahan, 12, 39, 41, 44, 50, 66, 87, 91,  
92  
Listrik, 5, 10, 12, 22, 23, 44, 46, 47,  
48, 50, 52, 56, 62, 63, 64, 65, 67,  
76, 94  
Logistik, 6, 44, 51, 65, 70, 71, 72, 73,  
76, 79, 80, 81, 83

## M

Makro, 75  
MEA, 31, 39  
Modal, 2, 3, 6, 16, 25, 26, 56, 58, 61,  
65, 66, 67, 96  
MP3EI, 1, 2, 4, 11, 12, 13, 24, 25, 26,  
27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35,  
36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45,  
49, 50, 51, 61, 79, 82, 83, 84, 85,  
86, 87, 91, 95, 97, 98, 99

## N

Nasional, 1, 2, 3, 7, 10, 11, 12, 15, 16,  
24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33,  
34, 35, 36, 37, 40, 41, 44, 45, 46,  
47, 49, 51, 52, 53, 55, 58, 59, 60,  
61, 62, 68, 71, 72, 76, 80, 82, 83,  
84, 85, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 95,  
97, 98, 99  
Nawacita, 59, 70, 99

## P

PDB, 5, 23, 29, 35, 39, 42, 46, 70, 71,  
76, 79  
Pelayaran, 61, 72  
Pelabuhan Laut, 64, 65, 67, 82, 87, 94  
Pembangunan, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10,  
11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20,

- 21, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31,  
32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40,  
41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49,  
50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58,  
59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67,  
69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77,  
79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88,  
89, 90, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 99
- Pembebasan, 12, 30, 44
- Pembiayaan, 3, 5, 6, 11, 21, 26, 30,  
34, 38, 39, 54, 55, 56, 56, 57, 60,  
68, 76, 81
- Pemda, 9, 30
- Pemerintah, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11,  
12, 13, 15, 16, 19, 20, 24, 25, 26,  
27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36,  
37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46,  
47, 48, 49, 50, 54, 55, 56, 57, 58,  
59, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70,  
71, 72, 73, 74, 76, 77, 80, 82, 83,  
89, 90, 91, 94, 97, 98, 99
- Pembiayaan, 3, 5, 6, 11, 21, 26, 30,  
34, 38, 39, 54, 55, 56, 57, 60, 68,  
76, 81
- Pencapaian, 1, 2, 3, 31, 34, 37, 42,  
43, 44, 58, 59, 75, 94, 95
- Perekonomian, 2, 3, 6, 9, 13, 20, 21,  
22, 24, 27, 28, 29, 35, 37, 38, 42,  
44, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 61, 65,  
71, 74, 75, 76, 93, 98, 99
- Perencanaan, 1, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 13,  
15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26,  
29, 30, 31, 32, 42, 47, 54, 55, 71,  
74, 76, 81, 82, 90, 97, 98, 99
- PMA, 26
- Prioritas, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12,  
15, 17, 21, 38, 54, 63, 70, 73, 76,  
77, 82, 83, 84, 85, 99
- Produktif, 22, 43, 58, 69, 80
- Program, 1, 2, 4, 9, 10, 11, 18, 19, 21,  
24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34,  
35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44,  
45, 47, 48, 49, 50, 51, 61, 63, 64,  
70, 71, 72, 74, 75, 87, 97, 98, 99
- Proyek, 2, 4, 5, 11, 12, 27, 28, 29, 30,  
32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41,  
42, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 55,  
56, 57, 64, 65, 66, 67, 71, 72, 73,  
75, 76, 82, 84, 85, 86, 87, 98
- R**
- RAPBN, 57
- Rasio, 11, 47, 62
- RPJMN, 1, 3, 12, 24, 26, 43, 46, 49,  
51, 53, 54, 59, 62, 72, 75, 97
- RPJPN, 3, 25, 59
- S**
- Sarana, 3, 12, 21, 47, 60, 65, 71, 83,  
91
- SBY, 33, 37, 38, 41, 49, 61
- Sektor, 4, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 22,  
23, 26, 27, 31, 33, 34, 35, 38, 40,  
43, 44, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54,  
55, 56, 57, 58, 59, 64, 66, 67, 69,  
70, 72, 74, 77, 80, 81, 84, 85, 86,  
87, 92, 93, 95
- Strategis, 27, 30, 38, 45, 47, 65, 69,  
71, 74, 80, 82, 85, 88, 89, 90, 92,  
95, 98, 99
- Swasta, 2, 4, 5, 12, 13, 20, 26, 27, 28,  
29, 29, 31, 32, 34, 38, 39, 45, 52,  
53, 54, 55, 56, 57, 60, 64, 66, 71,  
72, 76, 82, 83, 85, 86, 91, 98
- T**
- Target, 3, 13, 27, 35, 37, 40, 46, 48,  
54, 57, 59, 75, 83, 95
- Tol Laut, 38, 39, 47, 50, 52, 61, 70,  
71, 72, 73, 99



Transportasi, 1, 3, 8, 10, 21, 22, 23,  
45, 47, 50, 52, 53, 59, 60, 66, 67,  
70, 71, 73, 74, 76, 87, 88, 91, 95,  
96

## U

Undang-Undang, 25, 32, 33, 57  
Usaha, 4, 6, 7, 10, 19, 34, 37, 45, 54,  
61, 65

## V

Visi dan Misi, 15, 50, 59, 97, 98

## W

World Bank, 22, 23

*World Economic Forum (WEF)*, 6, 7

## BIOGRAFI EDITOR

**Prof. (Riset) Dr. Ir. I WAYAN RUSASTRA, M.S., APU.** adalah Profesor Riset Agroekonomi dan Kebijakan Pertanian, Badan Litbang Pertanian, Kementerian Pertanian, Jakarta, lahir di Kota Denpasar, Bali, 31 Desember 1951. Gelar Sarjana Peternakan dengan Predikat Penghargaan diraih dari Universitas Udayana, 1978; Magister Sains Ekonomi Pertanian dari IPB, 1983; dan Ph.D. Agricultural Economics dari Universitas Filipina di Los Banos (UPLB), 1995. Sejak 1979 bekerja sebagai peneliti pada Pusat Penelitian Agro Ekonomi, Badan Litbang Pertanian. Jenjang fungsional Ahli Peneliti Utama (APU) diraih pada tahun 2001 (Keppres No.68/M/2002). Ia pernah menjabat sebagai Kepala Bidang Publikasi dan Kerjasama Penelitian (1999-2001) di Pusat Penelitian Sosial Ekonomi Pertanian; Deputi Direktur R&D (2006-2008) pada Pusat Pengentasan Kemiskinan Asia-Pasifik Perserikatan Bangsa Bangsa (UNESCAP-CAPSA). Saat ini, ia adalah Sekretaris/Anggota Kelompok Kerja Ahli Dewan Ketahanan Pangan Pusat, Jakarta; Anggota TP3-LIPI (Tim Penilai Peneliti Pusat-LIPI); dan Widyaiswara Luar Biasa pada Pusbindiklat-LIPI. Pengabdianannya dalam pengembangan ilmu pengetahuan bidang agroekonomi dan kebijakan pertanian mencakup aspek: (a) Pembimbing mahasiswa program S2 dan S3 dan Penguji S3 luar Komisi di IPB dan Unpad; (b) Editor jurnal ilmiah di Fapet-IPB, Faperta-Unud, BB Riset Sosek Kelautan dan Perikanan, Pusat Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian (PSEKP), dan PUSTAKA Badan Litbang Pertanian; (c) Penyunting lebih dari 20 buku dan prosiding di PSEKP, Puslitbang Peternakan, Puris Perikanan Budidaya, Perhepi Pusat, LIPI, UNESCAP-CAPSA, ACIAR, dan APEC; (d) Meresensi buku dan menulis artikel populer di Majalah Forum Ekonomi, Poultry Indonesia, dan CAPSA Flash. Atas pengabdianannya dalam penelitian dan pengembangan iptek, pemerintah menganugerahkan penghargaan: (a) Satya Lencana Karya Satya 10 Tahun, tahun 1998;



(b) Ahli Peneliti Utama (APU) Berprestasi dari Menteri Pertanian RI, 20 Mei 2002; dan (c) Satya Lencana Karya Satya 20 Tahun, tahun 2004.

## BIOGRAFI PENULIS

**Mandala Harefa**, adalah peneliti Kebijakan Publik pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI sejak tahun 1995, yang merupakan alumnus Program Pascasarjana, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik-Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia. Penulis pada saat ini menjabat sebagai Peneliti Utama kepakaran Kebijakan Ekonomi Publik yang bertugas memberi dukungan kegiatan DPR dalam membuat kajian, analisa kebijakan, proses RUU menjadi undang-undang dan mempersiapkan makalah dan draf pidato bagi Ketua DPR RI. Sebagai peneliti telah melakukan berbagai penelitian lapangan dan telah diterbitkan di jurnal ilmiah dan dalam bentuk buku yang topiknya berkaitan dengan permasalahan ekonomi publik sesuai dengan fungsi kedewanan antara lain keuangan Negara dan Daerah, ekonomi Regional dan topik lainnya yang telah diterbitkan oleh Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi DPR dan *Co-Publishing House*. Penulis juga telah menulis opini di berbagai harian media masa ibukota dan daerah. Atas pengabdianannya menjadi pegawai negeri sipil sebagai Pejabat Fungsional Peneliti pada Sekretariat Jenderal DPR RI Pada Pusat Pengkajian dan Pengolahan Data (PPPI) dalam bidang penelitian, Negara telah menganugrahkan tanda penghargaan: (i) Satya Lencana Karya Satya 10 Tahun (ii) Satya Lencana Karya Satya 20 Tahun, pada tahun 2015. Alamat e-mail yang dapat dihubungi: mandnias@yahoo.com.



# KEBERLANJUTAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DALAM Mendukung PERCEPATAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA

Keberadaan infrastruktur akan mendorong terjadinya peningkatan produktivitas, efisiensi dan daya saing industri, serta perekonomian nasional. Kebijakan pembangunan infrastruktur perlu mendapatkan dukungan dari berbagai pihak. Ketersediaan infrastruktur yang baik merupakan mesin utama pendorong investasi, pemacu pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan hasil pembangunan. Kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hambatan utama dalam perbaikan iklim investasi di Indonesia. Oleh karena itu, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Perhatian terhadap perbaikan infrastruktur dinilai penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antarnegara-negara di Asia dan juga mempercepat integrasi perekonomian Asia.



Diterbitkan oleh :  
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika



ISBN 978-602-1247-45-7



9 786021 247457