

### **BAB III**

## **PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DAN KETERLIBATAN ODA DI INDONESIA**

Infrastruktur merupakan bagian dari percepatan pembangunan yang hendak dicapai oleh Indonesia. Upaya percepatan pembangunan sejatinya telah direncanakan sejak lama, namun upaya ini seringkali terkendala oleh beberapa hal seperti masalah alokasi anggaran infrastruktur dan tata kelola pemerintahan yang kurang baik sehingga menimbulkan celah yang memungkinkan terjadinya korupsi dalam proyek pembangunan infrastruktur yang ada. Oleh karena itu, pemaparan pada bab ini akan diawali dengan analisa masalah yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, kemudian pembahasan akan dilanjutkan dengan pemaparan tentang kondisi pembangunan infrastruktur pada periode 2004-2014. Dan pada bagian terakhir, pemaparan akan difokuskan pada kontribusi ODA Jepang dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

#### **A. Perkembangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia**

Pembangunan Infrastruktur merupakan hal yang sangat esensial bagi Indonesia terutama untuk mendukung kemajuan dalam sektor perdagangan yang akan mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur pada dasarnya memiliki muatan sebagai barang atau fasilitas yang dibangun untuk memenuhi kebutuhan publik. Oleh karena itu negara dalam hal ini pemerintah, mengemban tanggung jawab utama berkaitan dengan pembangunannya. Sumber pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia sendiri terbagi menjadi dua skema

yaitu skema konvensional dan non-konvensional. Skema konvensional memiliki arti bahwa pendanaan berasal dari pemerintah (pembiayaan publik) seperti dana alokasi khusus dari APBN, kebijakan fiskal dengan *Public Private Partnership* dan hutang luar negeri. Sedangkan skema pembiayaan non-konvensional berarti bahwa pembiayaan berasal dari kolaborasi antara pemerintah, swasta dan masyarakat dalam bentuk ekuitas atau kredit (Ramdan, 2014).

Untuk mencapai target pembangunan, setiap lima tahun sekali Indonesia membuat suatu rencana pembangunan. Kebiasaan ini telah dibangun sejak masa Orde Baru, pada saat itu rencana pembangunan dinamakan dengan REPELITA. Sedangkan sejak tahun 2004, rencana pembangunan disebut dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) dimana rencana ini akan menjadi panduan tentang sektor apa saja yang akan menjadi prioritas bagi Indonesia. Namun, untuk merealisasikan kegiatan pembangunan infrastruktur, Indonesia dihadapkan oleh beberapa masalah yang sangat mengkhawatirkan.

### **1. Masalah dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia**

Menurut penelitian dalam *Indonesia: Kendala Kritis dalam Pembangunan Infrastruktur* ditemukan bahwa masalah-masalah yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia meliputi masalah alokasi anggaran untuk infrastruktur yang minim, masalah perizinan dan lemahnya kapasitas sumber daya manusia, dan tata kelola pemerintahan yang buruk (Iqbal & Suleman, 2010). Dari beberapa masalah di atas, dinyatakan bahwa masalah alokasi anggaran dan tata kelola pemerintahan yang buruk merupakan masalah yang sangat mempengaruhi pembangunan infrastruktur di Indonesia. Asumsi ini di dasari oleh logika bahwa

ketika negara ingin membangun infrastruktur seharusnya alokasi anggaran ditingkatkan. Tidak akan tercapai pembangunan infrastruktur yang maksimal apabila tidak disertai dengan anggaran yang mencukupi pembangunan infrastruktur yang dikehendaki. Sehingga minimnya alokasi anggaran infrastruktur sangatlah ironis ketika mengingat RPJM menargetkan pembangunan infrastruktur di beberapa sektor prioritas.

Sedangkan tata kelola pemerintahan turut menjadi perhatian bagi penulis karena tata kelola pemerintahan memberi pengaruh yang besar terhadap pengelolaan anggaran dan kebijakan tentang pembangunan infrastruktur. Dalam pemerintahan dengan tata kelola yang buruk tentunya akan mudah ditemui kasus-kasus korupsi proyek pembangunan infrastruktur karena tidak diterapkannya transparansi, akuntabilitas dan pemerintahan yang efektif dan efisien. Alasan inilah yang membuat penulis meyakini bahwa dari masalah-masalah yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, masalah alokasi anggaran dan tata kelola pemerintah yang buruk merupakan masalah utama yang patut menjadi kajian dalam pembahasan pada bab ini. Berikut ini penulis akan memaparkan secara detail dua permasalahan utama dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

## 1) **Masalah Anggaran Belanja Infrastruktur**

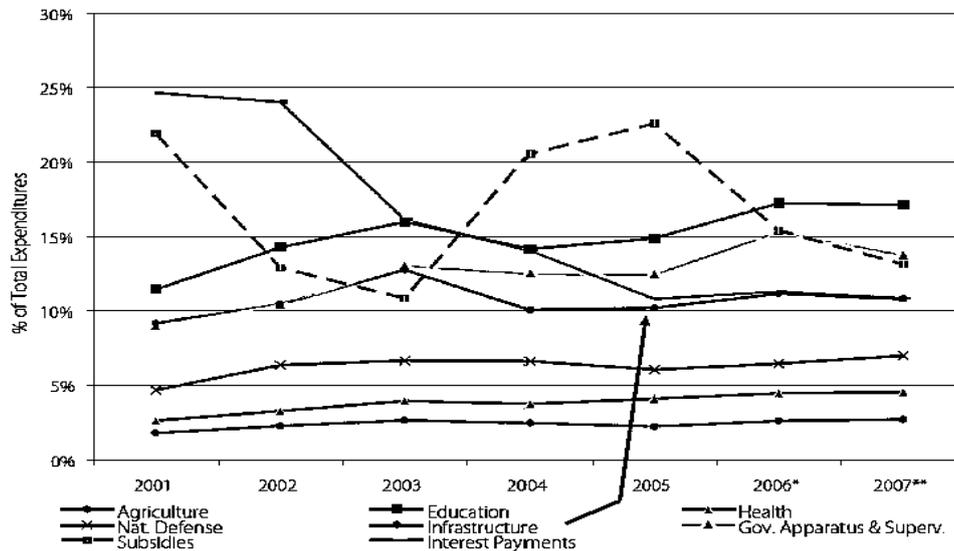
Pada kenyataannya dalam mendanai proyek pembangunan infrastruktur, APBN Indonesia tidak bisa dijadikan sumber pendanaan satu-satunya. Fakta ini dibuktikan oleh penelitian *Indonesian NGOs for International Development* (INFID) yang menyatakan bahwa:

“Diperkirakan hingga tahun 2014 Indonesia membutuhkan dana sebesar 1.429 triliun rupiah untuk pembangunan infrastruktur sehingga dapat mencapai pertumbuhan ekonomi 7%. Namun dari angka ini, pemerintah melalui APBN hanya sanggup memberikan 451 triliun rupiah atau sekitar 31 % saja.”

Minimnya alokasi APBN untuk pembangunan infrastruktur merupakan salah satu masalah utama yang menyebabkan lambatnya pembangunan infrastruktur di Indonesia bila dibandingkan dengan negara-negara tetangga seperti Thailand dan Singapura. Pembangunan infrastruktur yang baik seharusnya didukung dengan aliran dana yang memadai. Adanya masalah alokasi anggaran belanja untuk infrastruktur telah berlangsung cukup lama. Fakta tersebut dapat dibuktikan oleh grafik di bawah ini (BAPPENAS, 2007):

Gambar 3.1.

Tren Belanja Pemerintah untuk Infrastruktur tahun 2001-2007



Berdasarkan grafik di atas dapat penulis simpulkan bahwa dari tahun 2001-2007 belanja pemerintah untuk Infrastruktur tidak lebih dari 10% setiap tahunnya. Jika dibandingkan dengan belanja untuk subsidi, belanja untuk infrastruktur agaknya sangat minim. Belanja pemerintah untuk subsidi bahkan sempat menyentuh angka 25% pada tahun 2005. Hal ini tentunya sangat disayangkan, karena minimnya pengeluaran untuk infrastruktur menyebabkan Indonesia menempati peringkat ke 96 dalam *World Competitiveness Report* pada tahun 2008 dalam hal daya saing infrastruktur. Laporan ini menyatakan bahwa Thailand dan Malaysia menempati peringkat yang lebih baik dalam hal infrastruktur yaitu 32 dan 14 (Kompas, 2008). Pengembangan infrastruktur seharusnya menjadi prioritas bagi Indonesia jika mengingat bahwa seharusnya pertumbuhan ekonomi diikuti dengan pembangunan infrastruktur agar pertumbuhan ekonomi yang sudah baik dapat dipertahankan bahkan ditingkatkan.

Untuk mengejar ketertinggalan dalam hal ketersediaan infrastruktur, pada tahun 2009 Indonesia mencanangkan program percepatan pembangunan dalam RPJM-nya. Skema pembiayaan konvensional bantuan pembangunan seperti ODA dimanfaatkan sebagai salah satu alternatif skema pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur. Terutama ODA yang berasal dari Jepang yang dengan berbagai jenisnya telah membawa pengaruh yang signifikan dalam mendukung pembangunan infrastruktur di Indonesia.

## **2) Masalah Tata Kelola Pemerintahan di Indonesia**

Masalah selain anggaran yang kerap dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia adalah tata kelola pemerintahan (governance) yang buruk. Tata kelola berkaitan bagaimana pemerintah mengelola negara termasuk dengan bagaimana pemerintah dapat menjamin ketersediaan infrastruktur yang merata dengan anggaran yang ada. Sehingga konsep tata kelola yang “baik” sering dikaitkan dengan adanya transparansi, *rule of law*, dan partisipasi yang mampu mencerminkan sinergi antara pemerintah, pihak swasta dan masyarakat. Namun, pada kenyataannya ketersediaan infrastruktur di Indonesia belum dapat dikategorikan baik, walaupun pemerintah sudah berusaha meningkatkan anggaran belanja infrastruktur. Hal ini terjadi karena penegakan hukum yang tidak maksimal sehingga kebiasaan korupsi selalu mengancam proyek-proyek besar yang berkaitan dengan infrastruktur. Salah satu kasus korupsi yang sangat ironis adalah korupsi Badan Rehabilitasi dan Rekonstruksi (BRR) gempa dan tsunami Aceh dalam kurun 2005-2009 (Kompas, 2011).

Sehingga tidak mengherankan dengan penegakan hukum yang lemah, pada tahun 2009 indeks persepsi korupsi Indonesia adalah 2,8. Angka tersebut menunjukkan bahwa Indonesia merupakan negara yang sangat rawan terhadap tindak korupsi dan usaha pemberantasan korupsi masih jauh dari berhasil sehingga komitmen pemerintah terhadap terbentuknya tata kelola pemerintahan yang lebih baik dipertanyakan (Transparency International, 2009). Untuk mencegah kejadian ini terulang kembali, pemerintah dengan tata kelola yang baik seharusnya membuat kebijakan yang menimbulkan efek jera. Selain menimbulkan maraknya korupsi, tata kelola yang buruk juga menyebabkan lambannya pemerintah dalam membuat kebijakan yang dibutuhkan untuk mendukung pembangunan infrastruktur. Karena dalam prosesnya pembangunan infrastruktur tidak jarang membutuhkan lahan yang merupakan milik masyarakat maupun bagian dari hutan yang di lindungi. Dalam proses pengadaan atau pembebasan lahan seringkali terjadi benturan kepentingan dari para pihak yang terlibat baik masyarakat maupun pemerintah. Apabila proses ini tidak dikelola dengan baik, maka kemungkinan yang terjadi adalah konflik, sebagaimana banyak terjadi di masyarakat (Suartina, 2008). Sehingga untuk mengatur kedua hal ini pemerintah harus membuat regulasi yang dapat menghasilkan *win-win solution* untuk pihak yang terlibat di dalamnya.

## **B. Kondisi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia pada tahun 2004-2014**

Setelah mengetahui masalah apa saja yang dihadapi pembangunan infrastruktur di Indonesia, penulis kemudian akan masuk pada pemaparan tentang

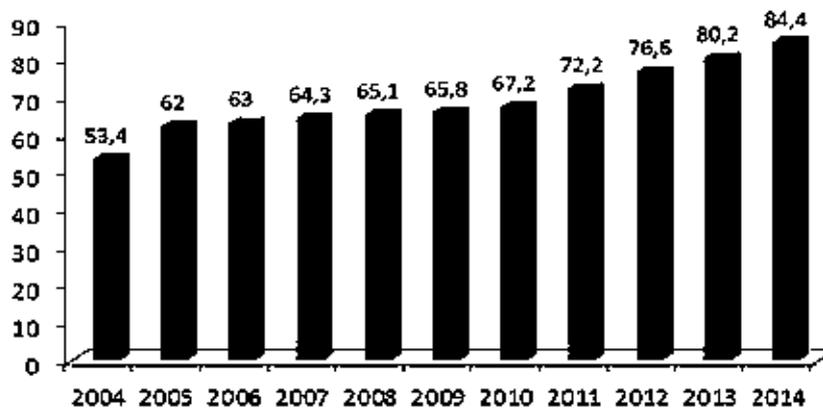
kondisi pembangunan infrastruktur di Indonesia. Kondisi infrastruktur di Indonesia yang akan penulis kaji dalam pemaparan kali ini akan dibatasi pada tahun 2004-2014. Pemaparan tentang kondisi infrastruktur ini bertujuan untuk mendukung komparasi yang akan penulis lakukan antara kondisi pembangunan infrastruktur pada tahun anggaran 2004-2009 dengan 2010-2014. Lalu, infrastruktur yang akan menjadi obyek komparasi adalah sektor energi dan transportasi. Kondisi sektor energi yang baik akan berdampak pada kegiatan produksi di suatu negara, adanya rasio elektrifikasi yang tinggi di suatu negara dapat menjadi jaminan bahwa kegiatan produksi dapat terhindar dari pemadaman listrik yang selama ini menjadi masalah bagi industri di Indonesia. Kemudian kemajuan dalam sektor transportasi merupakan kebutuhan bagi masyarakat yang sudah jenuh dengan kemacetan lalu lintas dan mahal nya biaya logistik suatu komoditas akibat dari sarana transportasi dan pendukungnya yang tidak memadai. Penyediaan infrastruktur transportasi dan pendukungnya (jalan, pelabuhan, bandara) dinilai dapat mengurangi harga jual komoditas yang membengkak karena infrastruktur yang tidak memadai. Kedua sektor ini merupakan sektor yang memiliki banyak manfaat bagi masyarakat dan dapat menunjukkan seberapa besar keterlibatan ODA Jepang di dalamnya. Berikut ini merupakan pemaparan tentang kondisi sektor energi dan transportasi di Indonesia.

## 1. Sektor Energi

Dalam sektor energi, yang akan menjadi perhatian dalam skripsi ini adalah listrik dan pengembangan energi alternatif di Indonesia. Berkaitan dengan infrastruktur kelistrikan, selama kurun waktu 2004-2014 jangkauan pelayanan ketenagalistrikan mengalami peningkatan yang ditunjukkan dengan peningkatan rasio elektrifikasi pada grafik di bawah ini. Rasio elektrifikasi sendiri menandakan tingkat perbandingan jumlah penduduk yang menikmati listrik dengan jumlah total penduduk di suatu negara.

**Gambar 3.2.**

**Perkembangan Rasio Elektrifikasi Indonesia Tahun 2004-2014**



Sumber : Kementerian ESDM 2014

Dapat kita amati dari grafik di atas, bahwa pada tahun 2004 rasio elektrifikasi hanya mencapai 53,4 persen, nilai ini tentunya dapat dikategorikan rendah. Sehingga dapat disimpulkan pada tahun 2004 hanya 50% masyarakat yang dapat menikmati listrik walaupun pada tahun 2009 terdapat peningkatan rasio elektrifikasi. Namun sejatinya capaian ini masih lebih rendah jika dibandingkan dengan negara lain di kawasan Asia Tenggara, misalnya Malaysia.

Tingkat elektrifikasi Malaysia pada tahun 2009 lebih tinggi dari Indonesia yaitu mencapai 99,4% (Migas Review, 2013). Rendahnya rasio elektrifikasi ini kemudian membawa dampak tersendiri bagi sektor industri dan pemerataan elektrifikasi nasional. Sehingga pada tahun 2009 tidak jarang ditemukan peristiwa pemadaman listrik yang sering terjadi terutama di daerah-daerah seperti Kalimantan dan Sulawesi yang tidak menjadi bagian dari pemusatan elektrifikasi yang lebih condong ke area Jawa dan Sumatera yang menjadi pusat dari beberapa pabrik industri.

Kondisi pembangunan infrastruktur kelistrikan pada tahun anggaran 2010-2014 dapat dikatakan jauh lebih baik daripada periode sebelumnya. Dalam sektor kelistrikan terjadi peningkatan rasio elektrifikasi yang tajam yaitu dari 56,8 pada tahun 2009 menjadi 84,4 pada tahun 2014. Pencapaian tersebut tentunya melampaui target RPJMN 2010-2014 yaitu 80 persen. Hingga akhir tahun 2014, kapasitas terpasang pembangkit tenaga listrik diperkirakan mencapai 51.224 MW, yang terdiri atas pembangkit milik PT. PLN (Persero) 38.144 MW (74 persen), *Independent Power Producer* (IPP) 11.241 MW (22 persen) dan *Private Power Utility* (PPU). 1.839 MW (4 persen) atau mengalami penambahan 19.265 MW selama periode 2010-2014. Sehingga total penambahan kapasitas pembangkit tenaga listrik yang dibangun selama tahun 2004-2014 adalah 25.048 MW. Peningkatan dalam elektrifikasi ini kemudian mendorong pengembangan industri di Indonesia. Pengurangan pemadaman listrik di daerah-daerah tentunya berpengaruh terhadap biaya produksi yang akan ditanggung oleh suatu industri dan berdampak pada harga suatu komoditas.

Sedangkan dalam pengembangan energi alternatif, Indonesia merupakan negara yang memiliki potensi sumber daya energi yang besar baik dari energi yang terbarukan maupun tidak. Namun pada tahun anggaran 2004-2009 pengembangan energi alternatif kurang menjadi prioritas bagi Indonesia. Pada kenyataannya penggunaan energi batubara yang menghasilkan polusi udara masih menjadi yang utama di Indonesia pada periode tersebut. Tetapi, pada periode 2010-2014 pemerintah Indonesia mulai gencar untuk melakukan pengembangan energi alternatif sebagai bahan bakar pembangkit listrik yaitu *geothermal* (panas bumi). Hal ini dikarenakan meningkatnya tren pemanfaatan energi yang tidak merusak lingkungan salah satunya adalah energi panas bumi. Jepang sebagai negara yang memiliki kemajuan dalam pengembangan teknologi dan pemanfaatan energi kemudian menjadi *role model* bagi Indonesia. Periode ini ditandai dengan pembangunan *Geothermal Power Plant* di beberapa daerah yang memiliki potensi sebagai sumber panas bumi dan dijalinnya kerjasama untuk meningkatkan eksplorasi panas bumi sebagai pengganti batu bara. Selain itu *Capacity Building* melalui peningkatan kualitas sumberdaya manusia dan penguasaan teknologi harus juga telah dilakukan agar kemandirian di bidang panas bumi dapat diwujudkan (Saptadji, 2009). Tercatat hingga tahun 2014 Indonesia telah memiliki beberapa *Geothermal Power Plant* seperti:

**Tabel 3.1.**

**Pembangkit Listrik Tenaga Panas Bumi (PLTP) di Indonesia tahun 2014**

| No | Nama PLTP         | Wilayah          |
|----|-------------------|------------------|
| 1. | PLTP Kamojang     | Jawa Barat       |
| 2. | PLTP Lahendong    | Sulawesi Utara   |
| 3. | PLTP Ulubelu      | Lampung          |
| 4. | PLTP Wayang Windu | Jawa Barat       |
| 6. | PLTP Lumut Balai  | Sumatera Selatan |

Sumber : disarikan dari berbagai referensi

Kehadiran PLTP di Indonesia kemudian diharapkan meningkat di tahun-tahun berikutnya terutama dengan adanya kebijakan yang mendukung eksplorasi panas bumi yaitu Undang-Undang Geothermal No. 21/2014 (menggantikan Undang-Undang No. 27/2003) yang memisahkan *geothermal* dari aktivitas-aktivitas pertambangan yang lain dan karena itu membuka jalan untuk eksplorasi geothermal di wilayah hutan lindung dan area konservasi (Indonesia Investment, 2014).

## **2. Sektor Transportasi**

Transportasi merupakan prioritas utama dalam RPJM periode 2004-2009. transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pembangunan infrastruktur di sektor transportasi merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan roda penggerak

pertumbuhan ekonomi. Transportasi sendiri terbagi menjadi transportasi darat, laut dan udara. Namun dalam pemaparan ini penulis akan membahas tentang transportasi darat (kereta api) dan sarana pendukungnya (jalan).

#### **a. Kereta Api**

Kereta Api merupakan transportasi darat yang sangat diperlukan untuk menunjang arus perpindahan barang dan jasa dari suatu daerah ke daerah lainnya. Pada periode 2004-2009, Indonesia berusaha untuk melaksanakan program pembangunan perkeretaapian dimana program ini mengacu pada rehabilitasi dan pemeliharaan kereta api dan rel maupun pembangunan jalur kereta api yang baru. Beberapa capaian pada bidang ini adalah penggantian bantalan beton pada lintas Martapura-Prabumulih Sumatera Selatan dan lintas Cirebon-Kroya, peningkatan fasilitas perawatan sarana KA Jabotabek melalui pembangunan Depo Depok, pembangunan jalur ganda di lintas Yogya-Kutoarjo dan lanjutan di lintas Cikampek-Cirebon, persiapan jalur ganda Cirebon-Kroya, dan double track Cikarang-Manggarai, pembangunan pintu perlintasan dan persinyalan elektrik produksi nasional, peningkatan akses KA ke pelabuhan melalui pembebasan tanah untuk menunjang pembangunan prasarana perkeretaapian di jalur Tanjung Priok-Pasoso-Dermaga Peti Kemas, jalur ganda Cirebon-Kroya, dan Cikarang-Manggarai.

Kondisi di atas tidak terlepas dari kehadiran ODA Jepang di Indonesia. Karena seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, pengeluaran pemerintah untuk Infrastruktur pada tahun 2004-2008 tidaklah signifikan. Sehingga sekitar 70% capaian dalam bidang perkeretaapian merupakan proyek-proyek yang di danai

oleh pinjaman yen dari Jepang. Terlebih lagi sejak tahun 2011 Indonesia mulai menjalin kerjasama dengan Jepang untuk mendirikan kereta api cepat dimana Jepang merupakan salah satu negara yang sangat berkembang dalam sektor transportasi massalnya. Sehingga penting bagi Indonesia untuk belajar dari keberhasilan Jepang dalam mengembangkan sektor perkeretaapiannya.

#### **b. Jalan**

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat berkaitan dengan sektor transportasi, sehingga pembangunan jalan dapat dikategorikan sebagai sebuah kebutuhan. Dengan semakin majunya zaman, jumlah kendaraan semakin meningkat sehingga peningkatan jumlah kendaraan semestinya diikuti dengan peningkatan panjang jalan nasional, peningkatan struktur dan kapasitas jalan, serta jembatan dan jalan tol yang terbangun.

Berdasarkan data yang penulis temukan, diketahui bahwa selama tahun 2004-2014 kemantapan jalan di Indonesia mengalami peningkatan yang cukup besar. Pada tahun 2004, tingkat kemantapan jalan adalah 80,6 persen meningkat menjadi 93,95 persen pada tahun 2014. Jalan provinsi maupun kab/kota mengalami peningkatan yang signifikan pula. Jalan provinsi mengalami kenaikan dari 48.000 km pada tahun 2009 menjadi 53.640 km pada tahun 2014. Adapun jalan kabupaten atau kota mengalami kenaikan dari 386.600 km pada tahun 2009 menjadi 774.290 km pada tahun 2014. Pada tahun 2014 telah dilaksanakan pembangunan jalan baru 960 km, peningkatan struktur atau pelebaran jalan 4.132 km, pembangunan jembatan baru 7.751m, pembangunan flyover/underpass 1.950m, dan pembangunan jalan bebas hambatan 11 km.

Dalam pendanaan pembangunan jalan tidak jarang pemerintah Indonesia memanfaatkan bantuan asing dalam bentuk pinjaman. Misalnya dalam pembangunan flyover melalui proyek *North Java Flyover Corridor Construction*, dari proyek ini 3 flyover dapat terbangun di area yang sering diterpa kemacetan yaitu Merak, Balaraja dan Gebang. Kehadiran flyover ini kemudian memberikan manfaat yang besar bagi masyarakat dalam hal meningkatkan mobilitas dan memudahkan arus perpindahan barang sehingga mampu mengurangi biaya produksi suatu komoditas.

### **C. ODA dan Kontribusinya dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia**

Seperti yang telah dipaparkan dalam poin-poin sebelumnya, Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang tidak bisa mendanai pembangunan infrastrukturnya hanya dengan mengandalkan skema pembiayaan konvensional yaitu APBN. Hal ini kemudian membuka ruang bagi ODA Jepang untuk mengisi *financial gap* dalam anggaran pembangunan infrastruktur yang tidak bisa dipenuhi oleh APBN. Jika dilihat dari aspek sejarah, ODA Jepang memang sudah lama mengalir ke Indonesia, namun ODA Jepang pada masa lalu tidak terlepas dari kontroversi-kontroversi yang ada, pada masa itu ditemukan fakta bahwa kehadiran ODA Jepang tidak selalu menimbulkan dampak positif bagi negara penerima. Misalnya dalam kasus PLTA Koto Panjang di Riau yang dikategorikan sebagai *Mondai-anken* (proyek yang bermasalah) pada tahun 1993-1996 (Kashiwabara, 2010). Proyek ini dinilai membawa dampak negatif terhadap masyarakat di sekitar lingkungan proyek karena bendungan dibuat di tanah yang menjadi milik warga. Pada saat itu proyek dapat berlangsung karena menggunakan cara-cara kasar

untuk mengusir warga dari tanah yang digunakan untuk membangun bendungan. Hal ini kemudian membuat warga mengajukan gugatan. Dampak dari adanya *mondai-anken* ini kemudian memacu Jepang untuk terus melakukan perubahan-perubahan yang signifikan dalam implementasi proyek ODA, baik dari segi upaya menciptakan bantuan yang efektif dan efisien melalui *monitoring* dan evaluasi yang dilakukan oleh JICA maupun memperlebar cakupan dari ODA itu sendiri dengan bantuan hibah dan kerjasama teknik yang berusaha untuk meningkatkan kualitas SDM di negara berkembang.

ODA Jepang seperti yang telah penulis paparkan dalam bab 2 memang jumlahnya sangat signifikan di Indonesia dan membantu dalam pembangunan infrastruktur sejak tahun 1974, dimana mulai dari tahun tersebut Jepang memberikan pinjaman untuk mendanai proyek-proyek infrastruktur. Tetapi, penulis berasumsi bahwa ODA Jepang pada tahun 2009-2014 sangatlah berpengaruh besar dalam upaya Indonesia untuk mempercepat pembangunan infrastrukturnya terutama dengan mulai digalakkannya *Good Governance* dalam bantuan yang diberikan oleh Jepang. Unsur ini penulis anggap memberikan perbedaan antara ODA Jepang pada masa yang lalu dan saat ini. Indonesia, menyadari bahwa pertumbuhan ekonomi yang telah diraih selama beberapa tahun terakhir dapat dikategorikan baik, bahkan ketika krisis global pada tahun 2008 melanda, pertumbuhan ekonomi Indonesia masih tergolong sehat. Untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi ini, pada tahun 2009 di masa perumusan RPJM Indonesia gencar untuk memasukkan percepatan pembangunan infrastruktur sebagai agenda yang harus diprioritaskan. Akhirnya pada tahun

tersebut Indonesia merumuskan RPJM untuk tahun 2010-2014 yang berisi tentang empat prioritas yaitu:

- a) Percepatan Pembangunan Infrastruktur Fisik
- b) Perbaikan Infrastruktur Lunak, meliputi reformasi birokrasi dan tata kelola serta iklim investasi.
- c) Penguatan Infrastruktur Sosial
- d) Pembangunan Kreativitas

Berdasarkan empat prioritas yang ingin dicapai pada tahun 2010-2014 dapat disimpulkan bahwa Infrastruktur Fisik menjadi perhatian yang utama. Dalam skripsi ini penulis meyakini bahwa kontribusi ODA Jepang sangat terlihat pada dua sektor yang menjadi bagian dari prioritas pembangunan yaitu sektor energi dan transportasi. Berikut ini penulis akan memaparkan kontribusi ODA dalam dua sektor tersebut

### **1. Kontribusi ODA Jepang dalam Sektor Energi**

Pencapaian dalam sektor energi di Indonesia tidak lepas dari dukungan ODA Jepang, tercatat selama tahun 2010-2014 terdapat peningkatan bantuan Jepang ke Indonesia terkait dengan sektor kelistrikan dan pengembangan energi alternatif. Belum maksimalnya rasio elektrifikasi di Indonesia turut membuka ruang bagi ODA Jepang untuk masuk ke Indonesia. ODA dalam bentuk pinjaman banyak dimanfaatkan untuk mendanai proyek-proyek yang berkaitan dengan pembangunan pembangkit listrik yang memiliki tujuan untuk meningkatkan kapasitas listrik misalnya seperti *North-West Sumatera Interconnector Line Construction* dan *Lumut Balai Geothermal Power Plant*.

Sedangkan dalam pengembangan energi alternatif, Jepang meyakini bahwa Indonesia merupakan negara yang memiliki potensi sumber daya energi yang besar baik dari energi yang terbarukan maupun tidak. Jepang sebagai negara yang memiliki keahlian dalam pemanfaatan energi panas bumi kemudian membantu Indonesia dalam upaya pengembangan pemanfaatan energi alternatif tersebut baik dengan jalan memberikan bantuan pinjaman maupun kerjasama teknik.

Sehingga tercatat sampai dengan tahun 2014, terdapat beberapa proyek *Geothermal Power Plant* di Indonesia yang dijalankan dengan bantuan pinjaman dari Jepang, proyek-proyek tersebut meliputi *Lumut Balai Geothermal Power Plant*, *Hululai Geothermal Power Plant* dan *Ulubelu Geothermal Power Plant Project*. Kehadiran proyek-proyek di atas bertujuan untuk meningkatkan kapasitas energi listrik yang mengalir di Indonesia. Tetapi proyek-proyek ini belum mewakili besarnya potensi Indonesia terutama dalam pengembangan pembangkit listrik energi panas bumi. Selain memberikan bantuan dalam bentuk pinjaman, Jepang juga mengadakan kerjasama teknik dengan peneliti-peneliti dalam pengembangan energi panas bumi di Indonesia melalui proyek *Capacity Building for Enhancement of the Geothermal Exploration Technologies*. Kerjasama teknik ini bertujuan untuk mendorong transfer pengetahuan kepada Sumber Daya Manusia (SDM) di Indonesia terutama para peneliti dan tenaga ahli yang menggeluti bidang pemanfaatan dan pengembangan energi panas bumi. Proyek ini berlangsung dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2013 (JICA, 2013). Dengan berlangsungnya kerjasama teknik ini, peneliti di Indonesia berkesempatan

untuk mempelajari tentang bagaimana cara memanfaatkan energi panas bumi dengan teknologi yang mutakhir dan tidak merusak lingkungan. Kehadiran proyek ini pada akhirnya membawa hasil berupa peningkatan aktivitas eksplorasi energi panas bumi untuk pembangkit listrik di Indonesia sehingga Indonesia mampu mengurangi ketergantungan terhadap penggunaan batu bara dan menjadi negara yang mengikuti tren pemanfaatan energi yang ramah lingkungan.

## **2. Kontribusi ODA Jepang dalam Sektor Transportasi**

Dalam sektor transportasi darat, kontribusi ODA Jepang tidak dapat diragukan lagi terutama dalam sektor perkeretaapian. Salah satu proyek besar yang menggunakan ODA Jepang adalah *Railway Double Tracking on Java South Line*, proyek ini mendapat dana masing-masing sekitar 10,3 juta Yen. Keberhasilan proyek ini mendapat respon yang positif dari masyarakat. Jepang melalui pinjaman ODA telah memperkenalkan jalur ganda yang dapat meningkatkan mobilitas perpindahan barang dan jasa sehingga mampu menggenjot perekonomian. Namun dalam fase pengimplementasian, proyek ini mendapatkan hambatan dari pembebasan lahan sehingga penyelesaian proyek sedikit melewati waktu yang telah ditentukan sebelumnya.

Selain itu, seiring dengan majunya teknologi, perkeretaapian konvensional mulai ditinggalkan oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Hal ini dikarenakan munculnya kereta api cepat yang digadang-gadang mampu menyelesaikan masalah kemacetan lalu lintas yang kerap menjadi momok bagi negara dengan jumlah populasi yang besar. Indonesia menjadi salah satu negara

yang tertarik untuk memanfaatkan *mass rapid transit* (MRT). Keberadaan MRT dinilai akan membawa banyak dampak positif terutama dalam upaya menanggulangi kemacetan lalu lintas yang kerap terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Sehingga pada tahun 2013 Indonesia menjalin kerjasama dengan Jepang dalam Program Prioritas Area Metropolitan di wilayah JABODETABEK. Program ini salah satunya membahas tentang proyek pembangunan MRT, dalam fase pertama Indonesia memperoleh sekitar 123 miliar Yen ODA dari Jepang (Desfika, 2017). Proyek MRT ini akan dilaksanakan dengan memanfaatkan semaksimalnya pengalaman dan teknologi Jepang, bagi terealisasinya angkutan kereta bawah tanah yang aman dan nyaman yang sesuai dengan posisi Jakarta sebagai ibu kota negara. Jepang ingin membantu menjadikan Jakarta kota yang baru (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2017).

Dari pemaparan yang telah dilakukan, dapat dikatakan bahwa ODA Jepang merupakan katalis dalam pembangunan infrastruktur khususnya di sektor energi dan transportasi. Pengaruh katalis dalam bab ini dapat dipahami dengan semakin terbukanya kesempatan bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama berkaitan dengan pembangunan di sektor transportasi dan energi. Dengan adanya peningkatan kerjasama dan aliran bantuan ODA, kondisi infrastruktur transportasi dan energi yang ada dari periode tahun 2009 hingga 2014 menjadi lebih baik. Pengaruh katalis dalam sektor energi dapat dilihat dari adanya pergeseran pemanfaatan energi yang perlahan beralih ke energi alternatif yaitu panas bumi dengan gencarnya pembangunan beberapa pembangkit listrik tenaga panas bumi di Indonesia. Sedangkan dalam sektor transportasi ODA Jepang berkontribusi

dalam mempercepat pembangunan *flyover* dan mendorong Indonesia untuk memiliki transportasi kereta cepat. Capaian dalam sektor infrastruktur ini sangat berkaitan erat dengan kehadiran ODA Jepang di Indonesia. Jepang sebagai negara yang memiliki kemajuan teknologi dan sumber daya manusia turut menjadi negara yang memiliki kontribusi besar terhadap percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Pengaruh katalis dalam ODA Jepang terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia tentunya tidak luput dari aspek-aspek yang ada di dalam penyelenggaraan pemberian bantuan. Pada periode 2009-2014 pemberian ODA mulai disertai dengan penggalakan prinsip *Good Governance* dalam bantuan yang diberikan. Adanya tata kelola yang baik dalam penyaluran bantuan dianggap dapat meningkatkan efektivitas dari bantuan di suatu negara. Oleh karena itu, pemaparan pada bab selanjutnya akan penulis fokuskan pada faktor yang membuat ODA mampu menjadi katalis dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.