

BAB III

SEKTOR INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

Infrastruktur menjadi komponen yang penting untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Stok infrastruktur yang belum memadai menjadikan pemerintahan Presiden Joko Widodo berupaya untuk meningkatkan sejumlah infrastruktur. Akan tetapi dalam upaya peningkatan infrastruktur, pemerintah Indonesia mengalami kendala yaitu kurangnya pembiayaan sejumlah infrastruktur.

Pada BAB III ini akan menjelaskan mengenai upaya-upaya Presiden Joko Widodo untuk menarik investor asing agar dapat membiayai proyek infrastruktur serta membahas beberapa negara yang menginvestasikan dananya di Indonesia dalam sektor infrastruktur.

A. Kebijakan Presiden Joko Widodo Dalam Bidang Infrastruktur

Potensi kemaritiman Indonesia merupakan senjata Indonesia di masa depan yang dapat meningkatkan perekonomian negara. Peningkatan konektivitas maritim melalui pembangunan infrastruktur maritim merupakan komponen penting dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sesuai dengan pilar ke-3 dalam pilar poros maritim dunia yaitu Presiden Joko Widodo berkomitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik dan industri perkapalan serta pariwisata maritim. Menjadi poros maritim dunia berarti Indonesia harus memiliki kemampuan rancang bangun, konstruksi dan pelabuhan serta armada nasional yang bertaraf internasional. Sehingga dengan adanya pelabuhan dan infrastruktur pendukung maka akan

berdampak langsung bagi aspek perekonomian masyarakat Indonesia (Shekhar & Liow, 2014).

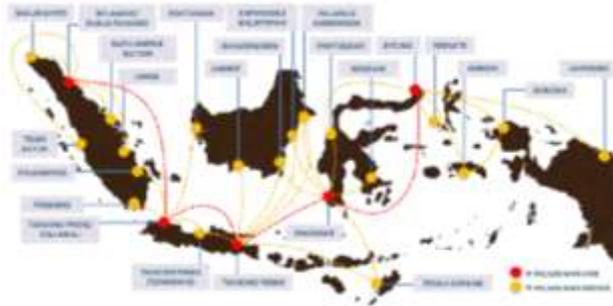
Menyadari kondisi tersebut, pemerintah Indonesia berkomitmen dan berupaya untuk mengejar ketertinggalan infrastrukturnya. Hal ini terlihat dalam porsi anggaran pendapatan belanja negara, pemerintah meningkatkan pengeluaran infrastruktur dari Rp 388,3 triliun di tahun 2017, menjadi Rp 410,7 triliun di tahun 2018 dan Rp 415 triliun di tahun 2019 (Kemenkeu, 2018). Keberadaan infrastruktur akan terus dibutuhkan dalam peradaban suatu negara. Indonesia masih dalam proses dalam pemenuhan ketersediaan infrastrukturnya. Menurut Mc Kinsey, nilai aset infrastruktur suatu negara maju idealnya adalah 70% terhadap produk domestik bruto (PDB). Sedangkan untuk saat ini kondisi infrastruktur di Indonesia baru berada pada 38% dari PDB (Kominfo, 2019).

Dalam rangka mewujudkan visi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, peningkatan infrastruktur maritim merupakan komponen yang penting. Paradigma pembangunan infrastruktur pun harus digeser menjadi berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan infrastruktur wilayah darat. Dalam langkah mengimplementasikan visi poros maritim dunia, percepatan pembangunan kemaritiman infrastruktur merupakan sesuatu yang harus diupayakan dalam kerangka menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia. Selain itu, pembangunan infrastruktur kemaritiman dimaksudkan agar penyaluran produk dapat menjangkau daerah pedesaan dengan harga yang terjangkau dan tetap mendapatkan keuntungan maksimal. Dengan adanya infrastruktur yang memadai juga membuat berkurangnya daerah-daerah yang tertinggal dan membuat pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia bahkan hingga daerah pinggiran atau daerah perbatasan (Wangke, 2019).

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, peningkatan pembangunan infrastruktur maritim berfokus pada upaya untuk pembangunan pelabuhan dan tol laut serta pembangunan kereta cepat agar seluruh wilayah di Indonesia dapat terintegrasi dengan baik.

1. Pembangunan Pelabuhan

Gambar 3. 1 24 Pelabuhan Strategis



Sumber: Bappenas; Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019

Komitmen Pemerintahan Presiden Joko Widodo-Jusuf Kalla untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia memberi harapan terjadinya perbaikan kualitas dan kuantitas pelabuhan. Pelabuhan menjadi komponen terpenting untuk membangun negara maritim yang kuat. Pelabuhan juga dapat digunakan untuk meningkatkan pendapatan negara dan menjadi pusat bertemunya transportasi laut serta gerbang penghubung interaksi sosial-ekonomi antar pulau maupun antar negara (Ducruet & Horst, 2009).

Kondisi pelabuhan di Indonesia yang belum sesuai dengan standar internasional membuat Presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla merencanakan untuk meningkatkan kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri

dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang akan menjadi hub tol laut terdiri dari Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Bitung. Sedangkan untuk pelabuhan yang akan menjadi *feeder* tol laut terdiri dari Pelabuhan Malahayati, Batam, Jambi, Palembang, Panjang, Teluk, Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Kariangau, Palaran, Kupang, Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon dan Jayapura. Pembangunan sejumlah pelabuhan baru diperkirakan akan menghabiskan biaya sebesar Rp 39.5 triliun (Bappenas, 2014).

Pelabuhan yang direncanakan oleh Presiden Joko Widodo akan dikembangkan sesuai dengan standar internasional. Selain itu, pemerintahan Presiden Joko Widodo juga akan menyediakan sejumlah fasilitas dan peralatan yang lengkap sehingga dapat memberikan pelayanan yang optimal. Pelabuhan ini nantinya juga akan mampu menangani kapal besar generasi terbaru dengan kedalaman alur dan dermaga yang lebih dalam dan lebih besar sehingga dapat menangani volume kontainer yang lebih besar secara efisien (Indriastiwi, 2017).

2. Pembangunan Tol Laut

Gambar 3. 2 Usulan Jalur Utama Tol Laut



Sumber: Bappenas; Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019

Selain pembangunan pelabuhan, Presiden Joko Widodo juga menerapkan konsep “Tol Laut” sebagai konektivitas nusantara. Tol laut merupakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. Pembangunan proyek tol laut sangat penting karena tol laut berperan sebagai penghubung antara lima pelabuhan utama dan memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai rencana ekspansi komunikasi antar pulau dan memperkuat keamanan maritim. Pembangunan tol laut bertujuan untuk mengurangi beban biaya yang mahal dan mendorong perdagangan Indonesia (Supriyanto, 2016). Menurut Kementerian Perencanaan Indonesia, proyek pembangunan tol laut diperkirakan membutuhkan dana yang tinggi. Biaya proyek ambisius ini diperkirakan mencapai USD \$ 53 miliar atau setara dengan Rp 700 triliun (Basar & Zulkafli, 2019).

3. Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Proyek kereta berkecepatan tinggi yang mengubungkan antara Jakarta dan Bandung

merupakan proyek yang ditawarkan oleh pemerintah Indonesia kepada investor asing di Indonesia. Proyek ini diusulkan oleh Presiden Joko Widodo dibangun sepanjang 150 km, dengan perkiraan kecepatan kereta sekitar 200 km/jam hingga 250 km/jam yang akan ditempuh selama 36 menit (CRECG, 2019). Staf Khusus Menteri BUMN menegaskan bahwa keberadaan kereta cepat yang menghubungkan antara Jakarta dengan Bandung menjadi infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk mengembangkan sektor ekonomi di dua kota tersebut. Selain itu, keberadaan kereta cepat Jakarta-Bandung juga menjadi solusi masyarakat dalam bertransportasi antar kota agar lebih efektif dan efisien. Biaya untuk pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung diperkirakan mencapai USD \$ 285.3 juta atau sekitar Rp 4 triliun yang akan didanai oleh investor asing (*The Jakarta Post*, 2019).

Dalam upaya mengimplementasikan pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia merasa pendaan dari setiap proyek pembangunan infrastruktur yang ada merupakan salah satu kendala yang dinilai paling berpengaruh besar. Pendanaan yang dibutuhkan untuk pembangunan infrastruktur dinilai sangat besar, mengingat stok ketersediaan infrastruktur Indonesia masih sangat terbatas dan kalah bersaing dengan negara Singapura dan Malaysia. Sehingga, pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo memberikan perhatian lebih untuk mengundang investasi baik melalui sektor swasta dalam negeri maupun luar negeri untuk mengisi kesenjangan pembiayaan di Indonesia (Aswicahyono & Friawan, 2007).

B. Kebijakan Presiden Joko Widodo Dalam Menarik Investor Asing

Keberadaan infrastruktur yang memadai merupakan hal terpenting untuk mewujudkan ambisi Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Akan tetapi, stok infrastruktur Indonesia saat ini masih jauh dibandingkan dengan stok infrastruktur negara-negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Hal tersebut yang menjadikan pemerintahan Indonesia dalam kepemimpinan Presiden Joko Widodo berfokus untuk membangun dan mengembangkan infrastruktur untuk mendorong terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Rendahnya stok infrastruktur Indonesia mengakibatkan pembangunan dan pengembangan infrastruktur membutuhkan dana yang besar. Pemerintah Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp 4.796 triliun untuk keseluruhan pembangunan proyek infrastruktur selama tahun 2015-2019. Sedangkan dari jumlah tersebut, hanya 40% dana yang sanggup disokong oleh APBN dan APBD (Wibawati, Sari, & Sulistyani, 2018). Sehingga Presiden Joko Widodo memiliki kebijakan untuk mengundang investor asing untuk mendanai setiap proyek infrastruktur yang direncanakan oleh pemerintah Indonesia.

Untuk mengatasi kendala tersebut, Pemerintah telah mengambil langkah-langkah perbaikan dalam aspek regulasi, fiskal dan kelembagaan. Dalam aspek kelembagaan, pada tahun 2014, pemerintah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) yang bertugas untuk memimpin koordinasi untuk mempercepat infrastruktur prioritas dan mempromosikan peningkatan kualitas persiapan proyek dengan mengadopsi Pedoman OBC (*Outline Business Case*). Langkah-langkah perbaikan ini selanjutnya didukung oleh peningkatan kapasitas Kementerian Perencanaan Pembangunan

Nasional (KPPN) atau Badan Pembangunan Nasional (Bappenas) dalam menyediakan fasilitas untuk persiapan proyek, dan kemudian dilanjutkan oleh Unit *Public Private Partnership* (PPP) di Kementerian Keuangan yang menyediakan Fasilitas Pengembangan Proyek (PDF) dan Penasihat Transaksi untuk proyek-proyek PPP untuk meningkatkan minat investor dalam mendanai proyek-proyek tersebut.

Dalam aspek regulasi, pemerintah Indonesia juga telah melonggarkan peraturan untuk membuat sektor infrastruktur lebih ramah investor. Peraturan tersebut mengenai Amandemen Undang-Undang Tentang Kemitraan Publik-Swasta untuk meningkatkan transparansi dan kejelasan dalam proses tender proyek infrastruktur. Dalam undang-undang tersebut juga membentuk Dana Jaminan Infrastruktur Indonesia untuk mengatur jaminan pemerintah untuk proyek kemitraan publik-swasta (IFC, 2019). Melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam mengatasi pembangunan infrastruktur yang tidak merata, pemerintah Indonesia mendorong inovasi pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). Terdapat beberapa manfaat dengan pembiayaan infrastruktur melalui skema KPBU, yaitu: (1) pembagian resiko bagi swasta dan pemerintah, (2) adanya transfer teknologi dan pengetahuan dari swasta ke pemerintah, (3) *project delivery*, yaitu upaya pihak swasta untuk menyelesaikan proyek sesuai kesepakatan, sehingga terhindar dari siklus anggaran *multiyear*. Selain itu, langkah perbaikan dalam aspek fiskal yaitu berupa insentif perpajakan. Pemerintah berencana untuk menurunkan pajak penghasilan badan usaha dari 25% menjadi 20% (Meilani, 2019).

C. Realisasi Investasi Asing Dalam Bidang Infrastruktur Indonesia

Berdasarkan *World Investment Report 2018* yang diterbitkan oleh *United Nations Conference On Trade And Development* (UNCTAD), investasi langsung ke Indonesia meningkat hingga 20% mencapai USD \$ 23 miliar. Menurut laporan tersebut, kenaikan investasi di Indonesia karena banyaknya minat perusahaan multinasional yang berinvestasi dalam bidang infrastruktur. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa kenaikan investasi ini terjadi karena konektivitas antar negara dan antar pelaku ekonomi semakin tinggi (UNCTAD, 2019).

Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), terdapat beberapa negara yang menanamkan investasi dalam bidang infrastruktur di Indonesia seperti Jepang, Amerika Serikat, dan China. Jepang merupakan negara investor terbesar kedua di Indonesia meskipun jumlah investasi portfolio Jepang terlalu kecil. Saat ini, Jepang menyumbang sekitar 3.4% dari total nilai investasi portfolio asing di Indonesia. Sedangkan, nilai investasi Jepang di Indonesia mencapai USD \$ 2.4 miliar atau sekitar 16.9% dari total investasi asing di Indonesia. Mayoritas investasi yang ditanamkan oleh Jepang berfokus pada sektor infrastruktur, seperti proyek Moda Raya Terpadu (MRT) di Jakarta, Bendungan Sabo di Yogyakarta, Jawa Timur dan Bali, pembangunan jalan bebas hambatan serta *Jakarta Sewerage System* (BKPM, n.d.). Sebagian investasi Jepang di Asia Tenggara termasuk di Indonesia didukung oleh kebijakan luar negeri Jepang yang dicetuskan oleh Perdana Menteri Shinzo Abe yaitu "*Free and Open Indo-Pacific* (FOIP)". Strategi yang digunakan dalam kebijakan FOIP adalah untuk meningkatkan lingkungan ramah investasi, Jepang akan mempromosikan infrastruktur berkualitas, mempromosikan penggunaan teknologi Jepang dan memperkuat konektivitas di kawasan tersebut. Sehingga, meskipun terdapat kendala-kendala dalam

pembangunan proyek di Indonesia, Jepang akan tetap mempertahankan investasinya di Indonesia. Selain itu, Indonesia juga mempertahankan investasi yang datang dari Jepang untuk mendanai sejumlah proyek infrastruktur yang dapat mendorong terwujudnya ambisi Presiden Joko Widodo (Haan, 2019).

Selain Jepang, ada Amerika Serikat yang berinvestasi di Indonesia dalam bidang Infrastruktur. Menurut data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) terkait Realisasi Penanaman Modal PMDN-PMA, jumlah investasi Amerika Serikat ke Indonesia sebesar USD \$ 631.7 juta dan menduduki peringkat ke 7 sebagai negara dengan jumlah investasi terbesar di Indonesia (BKPM, 2019). Lembaga Pembiayaan Pembangunan Pemerintah Amerika Serikat atau *Overseas Private Investment Corporation* (OPIC) tertarik untuk membiayai sejumlah proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia, seperti proyek MRT Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia. Selain itu OPIC juga berkomitmen untuk membantu Indonesia dalam upaya untuk mewujudkan visinya sebagai poros maritim dunia dengan memberikan bantuan pendanaan berupaya investasi dalam sektor pelabuhan dan bandar udara. Hingga saat ini, OPIC telah berinvestasi sebesar USD \$ 2.3 miliar dan dapat terus bertambah jika terdapat potensi dan kesempatan yang ada di Indonesia (Portal Informasi Indonesia, 2019).

Kebijakan Indonesia untuk mengembangkan sektor infrastruktur juga dimanfaatkan oleh China untuk menanamkan investasinya di Indonesia. China tercatat sebagai negara dengan investasi terbesar di Indonesia di urutan ketiga setelah Singapura dan Jepang. Nilai investasi China di Indonesia sebesar USD \$ 2,3 miliar atau sekitar 16,2% dari total investasi asing (BKPM, 2019). Dalam menanamkan investasinya di Indonesia, China berfokus dalam bidang infrastruktur. China secara proaktif menawarkan kepada pemerintahan Indonesia dalam

pembiayaan proyek infrastruktur. Contoh proyek pengembangan infrastruktur yang dibiayai oleh China antara lain adalah proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, pengembangan pelabuhan di empat koridor di Indonesia, serta pembangunan tol laut untuk mendukung konektivitas antar pelabuhan utama di Indonesia. Keputusan China untuk berinvestasi di Indonesia dalam bidang infrastruktur ternyata didukung dengan adanya kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yang merupakan salah satu kebijakan ekspansi ekonomi Presiden Xi Jinping untuk menjadikan China sebagai kekuatan ekonomi global (Chongbo, 2011).

Sejak China memperkenalkan proyek OBOR yang ternyata berfokus pada investasi infrastruktur, pemerintahan Presiden Joko Widodo menempatkan China sebagai mitra kerjasama penting di Indonesia dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur. Salah satu sikap proaktif dan agresif China dalam bernegosiasi dalam setiap proyek pembangunan infrastruktur telah menambah kesan baik China dihadapan pemerintah Indonesia. Terlebih ketika China berani menawarkan salah satu proposal pembiayaan proyek infrastruktur dengan skema kerjasama *business to business* (b to b). Di mana skema kerjasama tersebut merupakan syarat mutlak yang diajukan oleh pemerintah Indonesia dalam kerjasama proyek pembangunan infrastruktur. Kebijakan China yang berani untuk bekerjasama dengan skema *business to business* yang membuat Indonesia menempatkan China sebagai mitra penting dalam kerjasama pembangunan infrastruktur disaat negara Jepang dan Amerika Serikat menawarkan proyek pembangunan infrastruktur dengan skema kerjasama *government to government* (g to g) (Heuvel, 2018).

Bab III telah menjelaskan mengenai kebijakan yang dilakukan oleh Presiden Joko Widodo dalam meningkatkan infrastruktur yang dapat mendorong terwujudnya visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Presiden Joko

Widodo berkomitmen untuk membangun sejumlah pelabuhan, tol laut dan kereta cepat agar wilayah Indonesia saling terintegrasi dengan baik. Dalam upaya untuk menarik investor asing agar mendanai sejumlah proyek pengembangan infrastruktur, Presiden Joko Widodo melakukan perubahan kebijakan investasi asing di Indonesia agar ramah investor. Salah satu negara yang paling berminat dalam berinvestasi di Indonesia dalam bidang infrastruktur adalah China, karena China memiliki kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yang sejalan dengan kepentingan pemerintah Indonesia dalam menyediakan infrastruktur.