

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

Lemahnya konektivitas transportasi dan sistem logistik telah menghambat pertumbuhan Indonesia, dan hal tersebut menyulitkan upaya pemerintah untuk mengurangi angka kemiskinan dan kesenjangan. Salah satu sebab lemahnya konektivitas tersebut adalah masih kurangnya infrastruktur pendukung. Mengingat pembangunan infrastruktur membutuhkan dana yang besar, maka Pemerintah terus berupaya untuk mencari sumber-sumber pendanaan alternatif untuk mengembangkan infrastruktur di Indonesia.

Program MP3EI (*Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) 2011–2025 yang dicanangkan oleh Presiden pada tahun 2011 diperkirakan membutuhkan dana lebih dari Rp4.000 triliun. Sejak diluncurkan pada tanggal 27 Mei 2011 hingga Juli 2013 total nilai investasi MP3EI telah mencapai Rp647,462 triliun. Artinya, Indonesia masih membutuhkan banyak dana untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur.

Dalam rangka memenuhi kebutuhan pembiayaan tersebut, Pemerintah telah berupaya melakukan langkah-langkah strategis, antara lain: Pertama, menaikkan alokasi anggaran untuk infrastruktur pada APBN 2014 sebesar Rp188,7 triliun atau naik sebesar Rp4,4 trilyun dari tahun 2013 yakni sebesar Rp184,3 triliun. Alokasi tersebut hanya 10,24 persen dari total Belanja Pemerintah tahun 2014. Idealnya,

alokasi anggaran untuk pembiayaan infrastruktur adalah sekitar 30 persen dari total Belanja Pemerintah atau 4-5 persen terhadap PDB.

Kedua, mengembangkan pola Kemitraan Pemerintah-Swasta (KPS)/*Public Private Partnership* (PPP) dengan mendorong partisipasi aktif pelaku swasta dalam pembangunan infrastruktur. Namun, sejauh ini pola tersebut belum banyak berkembang, karena faktor risiko yang harus ditanggung untuk proyek-proyek infrastruktur cukup tinggi. Sejauh ini, pemerintah masih mendominasi dalam pembangunan proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.

Ketiga, menerbitkan obligasi atau Surat Utang Negara (SUN). Jumlah SUN yang diterbitkan pemerintah dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2008 jumlah SUN yang diterbitkan mencapai Rp906.495 miliar dan pada tahun 2013 meningkat menjadi Rp1.661.055 miliar. Permasalahannya, hasil penjualan SUN tidak hanya difokuskan untuk pembiayaan infrastruktur, namun untuk membiayai defisit anggaran. Sampai saat ini, peraturan perundangan yang berlaku masih belum memungkinkan diterbitkannya SUN untuk pembangunan infrastruktur.

Keempat, memanfaatkan keberadaan AIF yang merupakan kerja sama negara-negara ASEAN dengan *Asian Development Bank* (ADB). Dalam insitusi ini, dari total modal sebesar US\$485.2 juta, Indonesia menyertakan modal sebesar US\$120 juta yang akan dibayarkan dalam tiga tahap. Meskipun Indonesia termasuk negara yang menyertakan modal cukup besar dibandingkan negara ASEAN yang lain, kecuali Malaysia, tetapi pemanfaatan fasilitas AIF tetap mengikuti ketentuan yang

disepakati yaitu antara lain mengacu pada *pipeline project* AIF dan penetapan *country limit*.

Kelima, memanfaatkan sumber pembiayaan multilateral, antara lain WB, ADB, dan IDB. Total pinjaman dari berbagai MDBs ini pada tahun 2008 mencapai Rp222,33 triliun dan pada tahun 2013 meningkat menjadi Rp297,41 triliun. Indonesia merupakan negara yang mempunyai *track record* sangat bagus sehingga dipercaya oleh MDBs yang dibuktikan dengan terus meningkatnya jumlah pinjaman. Namun demikian, pembiayaan dari MDBs tidak hanya difokuskan pada pembangunan infrastruktur namun juga untuk pembiayaan lainnya.

Berdasarkan gambaran pinjaman Pemerintah di atas, keberadaan AIIB yang memiliki modal sebesar 100 miliar dolar Amerika dengan posisi Indonesia sebagai penyeter dana terbesar ke 8, dapat menjadi sumber alternatif pembiayaan bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia. Selain itu konsep Maritime Silk Road (MSR) yang diusung oleh Tiongkok untuk mengembalikan kejayaan jalur sutera bersinkronisasi dengan Nawa Cita dari Presiden Joko Widodo untuk membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.