

DEBOTTLENECKING INFRASTRUKTUR

Senin, 16 November 2009

Oleh: Mudrajad Kuncoro*

Percepatan pembangunan infrastruktur merupakan salah satu program prioritas Kabinet Indonesia Bersatu II (KIB2). Peningkatan infrastruktur merupakan Program Pilihan kedelapan yang ditetapkan oleh Presiden SBY dari 15 Program Pilihan yang wajib diimplementasikan dalam jangka waktu 100 hari pertama. Pertanyaannya, mengapa pembangunan infrastruktur relatif berjalan lambat di Indonesia? Benarkah *bottleneck* permasalahan infratraktur hanya masalah minimnya pembiayaan dari APBN atau ada masalah mendasar lain yang harus diselesaikan?

Presiden SBY mengumumkan program KIB2 terbagi dalam 45 program aksi di bidang sektoral dan regional, serta 15 program pilihan. Program pilihan yang disebutkan SBY, selain pemberantasan mafia hukum, mencakup: Revitalisasi pertahanan, Penanggulangan terorisme, Peningkatan daya listrik, Peningkatan ketahanan pangan, Revitalisasi di bidang perindustrian, khususnya revitalisasi pabrik pupuk dan gula, Penggunaan tanah dan tataruang, Pembangunan infrastruktur, Peningkatan usaha mikro dan menengah, Pendanaan dan investasi, Perubahan iklim dan lingkungan dengan menertibkan tataruang lahan, Reformasi di bidang kesehatan, dan Peningkatan di bidang pendidikan, meliputi pendidikan umum dan agama.

Bagaimanakah kondisi infrastruktur Indonesia saat ini? Hasil survei terbaru yang dilakukan oleh World Economic Forum yang berjudul *Global Competitiveness Report 2008-2009* menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur di Indonesia menempati peringkat 86 dari 143 negara. Pada tahun sebelumnya, peringkat Indonesia hanya nomor 91 dari 131 negara. Kendati sedikit membaik, infrastruktur Indonesia masih merupakan yang paling rendah dibandingkan negara-negara lain di Asia Tenggara dalam hal ketersediaan dan kualitas infrastruktur.

Dari perspektif ekonomi, infrastruktur mencakup: Pertama, infrastruktur transportasi, seperti jalan, rel, pelabuhan, bandara. Kedua, infrastruktur ekonomi, seperti bank, pasar, mal, pertokoan. Ketiga infrastruktur pertanian, misalnya irigasi, bendungan, pintu-pintu pengambilan & distribusi air irigasi. Keempat, infrastruktur sosial, termasuk bangunan ibadah, balai pertemuan dan pelayanan masyarakat. Kelima, infrastruktur kesehatan, termasuk puskesmas, rumah sakit, balai pengobatan. Keenam, infrastruktur energi, seperti pembangkit listrik, jaringan listrik, POM bensin. Ketujuh, infrastruktur telekomunikasi, termasuk BTS, STO, jaringan telepon.

Infrastruktur yang memadai akan memacu pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan rakyat. Coba saja, kalau anda jalan darat melewati trans Sumatra, trans Kalimantan, trans Sulawesi, pasti mengeluh mengingat banyaknya jalan yang rusak dengan lubang yang menganga di sana sini. Rakyat

perdesaan dan daerah tertinggal harus menempuh waktu berjam-jam untuk pergi ke pasar, sekolah, pasar, atau pusat-pusat hiburan yang umumnya berlokasi di kota, ibukota provinsi/kabupaten/kota. Belum lagi, masalah krisis listrik yang *byar-pet* yang mengancam aktivitas industri di Jawa maupun luar Jawa.

Kalau menggunakan jalan udara, masalah yang muncul bila ke Kawasan Timur Indonesia, adalah tidak setiap hari ada pesawat. Kalaupun ada pesawat pasti harus transit di banyak kota. Bayangkan saja, perjalanan Jakarta-Jayapura memakan waktu 8-9 jam, yang jauh lebih lama daripada Jakarta-Tokyo dan Jakarta-Melbourne yang sekitar hanya 5-6 jam. Apalagi tidak semua bandara udara di Indonesia merupakan bandara tujuan, dan hanya transit. Dari Kota Kupang di NTT, sebagai contoh, anda tidak bisa langsung ke Jayapura atau Makasar, tetapi harus pergi lewat Denpasar Bali baru bisa ke lokasi tujuan lain di Indonesia.

Fakta di atas bukti bahwa akselerasi pembangunan infrastruktur merupakan hal yang amat mendesak untuk diprioritaskan. Pemerintah SBY bukannya tidak menyadari hal ini. Simak saja Departemen Pekerjaan Umum dan Perhubungan memperoleh alokasi anggaran yang tinggi dibanding departemen yang menangani infrastruktur lainnya.

Presiden SBY juga menetapkan bahwa pemerintah akan terus melakukan langkah yang kongkrit untuk membenahi kompleksitas penggunaan tanah dan tata ruang sebagai Program Pilihan ketujuh. Masalahnya memang karena penggunaan lahan dan tata ruangnya sering tumpah tindih oleh berbagai kepentingan dan Undang-Undang.

Kendati sudah ada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang mengatur penggunaan lahan (*land use and spatial planning*), bukan rahasia lagi bahwa tata ruang dalam praktik selalu kalah dengan “tatar uang”. Ketidakpastian dan tumpangtindih kebijakan tataguna lahan sektor pertanian/perkebunan, pertambangan, dan kehutanan terus terjadi. RTRW ternyata juga belum selesai pada hampir semua provinsi (baru 3 provinsi yang sudah menyerahkan RTRW). Akibatnya, penyusunan RTRW secara nasional mengalami kesulitan. Ini belum termasuk bagaimana mengatasi masalah lahan tidur yang tidak produktif dan dibiarkan menggangu dan terlantar tanpa menghasilkan pendapatan sama sekali bagi daerah maupun pusat.

Dalam konteks inilah, saya mengusulkan sejumlah langkah *debottlenecking* sebagai berikut. Pertama, pemerintah pusat, departemen lembaga terkait, pemerintah daerah perlu duduk bersama untuk menyelesaikan masalah tanah dan tata ruang wilayah agar pembangunan infrastruktur tidak tersendat-sendat.

Kedua, sudah saatnya dilakukan penataan kelembagaan untuk masalah tanah karena ada Badan Pertanahan Nasional di tingkat nasional dan ada Badan Pengendalian Pertanahan Daerah maupun Dinas Pertanahan di tingkat daerah. Kenyataannya, proses pembangunan infrastruktur ini berhadapan dengan ketersediaan tanah yang semakin terbatas dan pasar tanah yang belum terbangun dengan baik. Hal ini mendorong kenaikan harga tanah secara tidak terkendali, terutama di daerah perkotaan. Meskipun pembangunan infrastruktur itu terkait erat dengan kepentingan masyarakat banyak, seperti pembukaan jalan

baru, tetapi tidak membuat masyarakat dengan suka rela menyerahkan sebagian tanahnya untuk dialihkan menjadi sarana umum.

Ketiga, perlu adanya perencanaan yang terkoordinasi sekaligus mempertimbangkan sumber-sumber pembiayaan infrastruktur. Dalam merumuskan ini, pemerintah pusat harus bekerja sama dengan pemerintah daerah dan dunia usaha. Dana APBN yang dialokasikan untuk infrastruktur hanya sekitar 16-20%. Rendahnya investasi infrastruktur (rasionya terhadap GDP hanya sekitar 3%-4%) kian terasa jika diingat bahwa dari total belanja infrastruktur hanya sekitar 16% untuk investasi infrastruktur baru, sisanya 84% digunakan untuk pemeliharaan dan perawatan berbagai infrastruktur yang sudah ada.

Keempat, mencari sumber alternatif pembiayaan infrastruktur. Dana APBD lebih banyak dihabiskan untuk belanja aparatur, sehingga alokasi untuk infrastruktur kurang dari 5%. Akibatnya, peran swasta perlu ditingkatkan dengan skema *public private partnership (PPP)*. Masalahnya juklak dan juknis untuk PPP ini masih perlu diperjelas. Langkah lainnya, barangkali aturan penerbitan obligasi daerah perlu ditinjau ulang. Dana ratusan trilyun APBD yang diparkir dalam bentuk Sertifikat Bank Indonesia akan lebih bermanfaat bila diubah dalam bentuk obligasi daerah.

Kelima, pembangunan infrastruktur perlu memasukkan dimensi spasial: nasional, regional, perkotaan, perdesaan, dan kawasan timur Indonesia. Pendekatan pengembangan wilayah dinilai mampu memenuhi berbagai tuntutan komparabilitas tersebut. Pembangunan infrastruktur berbasis ruang perlu diprioritaskan untuk kawasan perbatasan, daerah terisolasi, daerah konflik, daerah bencana dan rawan bencana.

Dengan melakukan langkah-langkah *debottlenecking* ini, semoga masalah akselerasi infrastruktur tidak hanya berhenti di program 100 hari. Rakyat menunggu bukti, bukan hanya janji.

* Prof. Mudrajad Kuncoro, Ph.D adalah Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomika & Bisnis UGM; penulis buku. "Ekonomika Indonesia: Dinamika Lingkungan Bisnis di Tengah Krisis Global" <http://www.mudrajad.com>.