

KINERJA INFRASTRUKTUR DALAM UPAYA MENCIPTAKAN IKLIM INVESTASI YANG KONDUSIF DI INDONESIA

T. Ade Surya *
Achmad Wirabrata **

Abstract

Infrastructure is one of the important factors necessary to promote the economic development of a State. The progress of a country synonymous with the availability of adequate infrastructure development across the region so that socio-economic progress can be felt fully by all levels of society. Indonesia's infrastructure impropriety caused by the relatively low investment in infrastructure sector. In addition, the persistence of the gap magnitude and quality of infrastructure investment flows are very prominent among the areas in Indonesia is another problem faced. Inhibition of development of infrastructure sector so far due to limitations on the government. Funds needed to build this sector is quite large, while the government should also allocate funds for development purposes in the areas other. To overcome this, the government should embrace other parties who have interests in infrastructure development. Public-private partnership scheme which has been developed by the government during these should be implemented more seriously, considering that this scheme is one way out for the government to overcome budget limitations.

Kata Kunci: Infrastruktur, Investasi, Iklim Investasi.

I. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Infrastruktur merupakan salah satu faktor penting yang diperlukan untuk mendorong pembangunan perekonomian suatu Negara. Kemajuan suatu Negara identik dengan ketersediaan infrastruktur yang memadai dan

* Penulis adalah kandidat peneliti P3DI Setjen DPR RI, dapat dihubungi di: soerya_roman@yahoo.com.

** Penulis adalah kandidat peneliti P3DI Setjen DPR RI, dapat dihubungi di: awirabrata@yahoo.com.

merata di seluruh daerah sehingga kemajuan sosial ekonomi dapat dirasakan seutuhnya oleh seluruh lapisan masyarakat. Pemerintah Indonesia telah mengakui bahwa infrastruktur adalah salah satu unsur utama dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, mengingat luasnya geografis Indonesia yang terdiri dari daratan dan perairan, serta besarnya potensi perekonomian Indonesia yang masih belum dimanfaatkan.

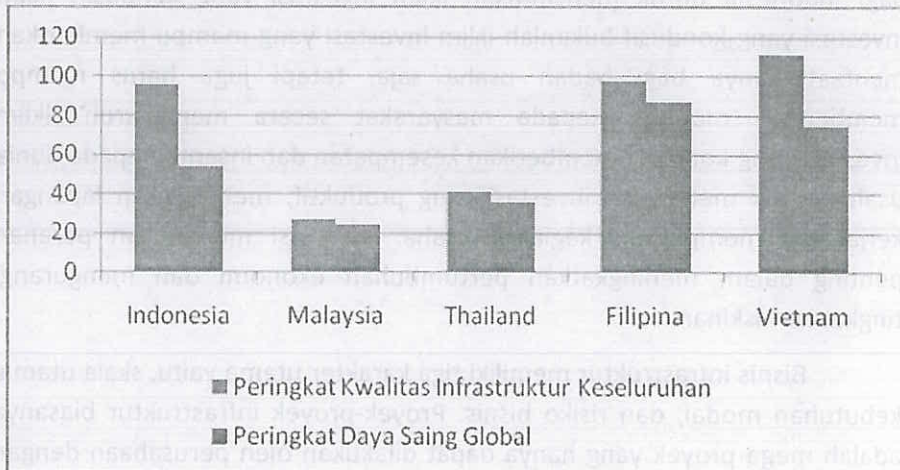
Keadaan infrastruktur Indonesia saat ini masih jauh dari memuaskan dan tidak heran jika masyarakat bisnis berkata bahwa ketidaklayakan infrastruktur merupakan hambatan terbesar kedua untuk menjalankan bisnis di Indonesia setelah birokrasi pemerintah yang tidak efisien.¹ Ketersediaan infrastruktur yang terbatas, tidak memadai dan berkualitas rendah menjadi hambatan utama dalam mendorong peningkatan laju investasi untuk pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur yang efisien dan memadai tidak hanya merupakan penggerak pertumbuhan ekonomi, namun Infrastruktur sendiri juga sangat penting untuk menjamin iklim investasi yang lebih baik serta berfungsinya ekonomi secara efektif. Menurut *World Economic Forum Report (2010)*, kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan berada pada peringkat ke-96 (dari 133 negara yang diteliti), sedangkan Malaysia berada pada peringkat ke-27 dan Thailand ke-41. Namun Indonesia masih lebih baik dibandingkan dengan Filipina (ke-98) dan Vietnam ke (111). Hal ini perlu dikhawatirkan karena kondisi infrastruktur sangat erat kaitannya dengan daya saing global suatu Negara. Oleh karena itu tak heran jika buruknya kondisi infrastruktur Indonesia telah berdampak buruk pada peringkatnya dalam daya saing global. Indonesia berada pada peringkat 54, dibanding Malaysia (24), dan Thailand (36). Namun Indonesia lebih kompetitif dibanding Filipina dan Vietnam (Gambar 1).²

¹ Zafar I. dan Areef S., *Indonesia: Kendala Kritis bagi Pembangunan Infrastruktur*, IDB, 2010, hal. ix.

² *Ibid*, hal. 3.

Gambar 1. Peringkat Kualitas Infrastruktur secara Keseluruhan dan Daya Saing Global 2009-2010 (dari 133 negara)



Sumber: Zafar I. dan Areef S, *Indonesia: Kendala Kritis bagi Pembangunan Infrastruktur*, Islamic Development Bank, 2010, hal. 4.

Ketidaklayakan infrastruktur Indonesia disebabkan oleh relatif rendahnya investasi di sektor infrastruktur (transportasi, listrik, dan komunikasi). Situasi semakin memburuk setelah terjadinya krisis sektor keuangan Asia di akhir periode tahun 1990-an. Oleh karenanya, Indonesia masih tertinggal dalam berbagai indikator infrastruktur dibandingkan dengan pesaing-pesaing regional seperti Malaysia dan Thailand.

Permasalahan lain yang dihadapi pemerintah dalam penyediaan infrastruktur yang mendukung iklim investasi bagi peningkatan ekonomi nasional adalah adanya kesenjangan besarnya arus investasi dan kualitas infrastruktur yang sangat mencolok antar daerah di Indonesia (kesenjangan infrastruktur regional). Hal ini tidak terlepas dari luasnya wilayah Indonesia, tantangan geografis, perbedaan jumlah penduduk yang mencolok di tiap daerah, sumber daya alam, dan keterbatasan sumber pendanaan dari masing-masing daerah. Jadi tidak mengherankan jika para investor asing maupun nasional lebih tertarik berinvestasi di daerah dengan kepadatan penduduk yang lebih tinggi agar tingkat keuntungan investasi juga menjadi lebih tinggi.

Investasi sangat dibutuhkan untuk mendorong peningkatan perekonomian suatu Negara, tidak terkecuali Indonesia. Untuk itu, penting bagi Indonesia untuk menciptakan iklim investasi yang kondusif. Iklim investasi yang kondusif bukanlah iklim investasi yang mampu memberikan manfaat hanya bagi badan usaha saja, tetapi juga harus mampu memberikan manfaat kepada masyarakat secara menyeluruh. Iklim investasi yang kondusif memberikan kesempatan dan insentif kepada dunia usaha untuk melakukan investasi yang produktif, menciptakan lapangan kerja dan memperluas kegiatan usaha. Investasi memainkan peranan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi tingkat kemiskinan.³

Bisnis infrastruktur memiliki tiga karakter utama yaitu, skala utama, kebutuhan modal, dan risiko bisnis. Proyek-proyek infrastruktur biasanya adalah mega proyek yang hanya dapat dilakukan oleh perusahaan dengan modal dan kemampuan investasi yang besar. Karakter bisnis ini sekaligus menjadi *entry* dan *exit barrier of industry*. Hal ini berarti, hanya perusahaan dengan ketersediaan finansial yang cukup yang akan bisa bertahan dalam industri.

Beberapa tahun belakangan ini pemerintah telah secara intensif dan serius melakukan perbaikan dengan mengeluarkan kebijakan-kebijakan dan melaksanakan program-program yang mendukung terciptanya iklim investasi yang kondusif agar menarik minat para investor, baik itu investor asing maupun investor dalam negeri atau nasional. Salah satunya yaitu melalui *Indonesia Infrastructure Summit* yang dilaksanakan pada tahun 2005, 2006, dan 2010. Langkah-langkah ini dilakukan untuk menarik investor asing maupun domestik untuk dapat berinvestasi dalam bidang infrastruktur. Tingginya kebutuhan infrastruktur di Indonesia, tidak diikuti oleh kemampuan yang cukup untuk menyediakan sumber pendanaan bagi pembangunan infrastruktur. Pada *Indonesia Infrastructure Summit I* (2005) pemerintah telah mengidentifikasi bahwa untuk periode 2005-2009 dibutuhkan pembangunan infrastruktur senilai US \$ 145 milyar atau setara dengan Rp. 1.303 triliun. Dari kebutuhan Rp. 1.303 triliun tersebut, APBN

³ <http://www.djpp.depukumham.go.id/hukum-bisnis/88-investasi-asing-di-indonesia-memetik-manfaat-liberalisasi.htm>, diakses pada tanggal 21 Juli 2010.

diperkirakan hanya mampu mendanai Rp. 225 triliun atau sekitar 17% dari total kebutuhan pendanaan infrastruktur. Sisanya, sebesar 21% dari total pembiayaan berasal dari sumber pembiayaan domestik, dan 62% total pembiayaan dari PMA. Pada *Indonesia Infrastructure Summit 2010* melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), proyek yang ditawarkan pemerintah kepada investor swasta melalui skema kerja sama pemerintah swasta (*public private partnership*) senilai US \$ 7 miliar atau Rp. 70 triliun dari total kebutuhan sebesar Rp. 200 triliun per tahun.

Dengan diselenggarakannya *Indonesia infrastructure summit*, Pemerintah Indonesia mengirimkan sinyal yang positif kepada investor mengenai komitmen pemerintah dalam membuka keran investasi dalam bidang Infrastruktur. Pada *Indonesia Infrastructure Summit I* menghasilkan 22 proyek jalan tol dan sejumlah proyek pembangkit listrik yang disambut baik oleh para investor. Akan tetapi, dalam perjalanannya pembangunan jalan tol dan sejumlah proyek pembangkit listrik ini terhambat karena ada berbagai masalah mulai dari pembebasan lahan dan regulasi lain yang kurang mendukung. Mengenai kesiapan pemerintah ini yang membuat para investor sangat berhati-hati untuk menanamkan investasinya dalam bidang infrastruktur yang berakibat pada lambatnya pertumbuhan infrastruktur.

Pemerintah Indonesia dinilai gagal mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi optimalnya dalam satu dasawarsa semenjak krisis 1997. Kajian terbaru dari tiga lembaga internasional yaitu Bank Pembangunan Asia (ADB), Bank Pembangunan Islam (IDB) dan Lembaga Buruh Internasional (ILO), berjudul "*Indonesia: Critical Development Constraints*", menunjukkan bahwa meskipun mengalami berbagai kemajuan ekonomi sejak 2001, pemerintah Indonesia sekarang belum mampu mengejar pencapaian pertumbuhan ekonomi di masa Orde Baru. Selama 2005-2009 ekonomi Indonesia terus membaik dengan pertumbuhan rata-rata 5,5 %. Kinerja pertumbuhan ekonomi itu belum bisa dikatakan berhasil karena apabila dibandingkan dengan pertumbuhan rata-rata 1998-1997, pencapaian tersebut masih jauh dibawah pertumbuhan yang mencapai 7,8% pada saat itu.⁴

⁴ http://www.korantempo.com/korantempo/koran/2010/08/11/Ekonomi_dan_Bisnis/krn.20100811.208770.id.html, diakses pada tanggal 15 September 2010.

B. Permasalahan

Indonesia adalah salah satu dari sedikit Negara yang mampu bertahan dari terjangan krisis ekonomi global yang terjadi pada tahun 2008. Bersama Cina dan India, Indonesia masih mampu menciptakan pertumbuhan ekonomi yang positif pada saat krisis ekonomi global terjadi. Oleh karena itu, Indonesia menjadi sangat menarik bagi para investor karena kondisi ekonominya tidak terpengaruh terlalu besar akibat krisis seperti yang dialami oleh kebanyakan Negara lainnya. Setelah para investor berinvestasi di Cina, dan kemudian berinvestasi di India, maka tujuan investasi berikutnya yang paling menarik adalah Indonesia. Salah satu sebabnya adalah permintaan konsumsi di dalam negeri yang masih cukup tinggi walaupun dalam situasi krisis ekonomi global. Peluang ini kemudian dimanfaatkan oleh pemerintah untuk dapat menarik investor sebanyak-banyaknya agar menanamkan investasinya di Indonesia.

Tanpa adanya krisis ekonomi globalpun, sebenarnya iklim investasi di Indonesia sudah menuju ke kondisi yang lebih baik. Pemerintah telah mengeluarkan banyak kebijakan yang menunjang perbaikan iklim investasi seperti makro ekonomi yang stabil, stabilitas politik yang cukup baik, dan stabilitas moneter yang kuat.

Namun, ternyata ada permasalahan lama yang hingga saat ini masih belum mampu diselesaikan oleh pemerintah terkait dengan iklim investasi. Masalah itu adalah ketersediaan infrastruktur untuk peningkatan laju investasi. Padahal, infrastruktur merupakan salah satu faktor penting yang bisa menarik minat investor untuk menanamkan investasinya. Apabila masalah ketersediaan infrastruktur ini tidak segera diatasi, maka akan terjadi stagnasi pada laju investasi. Walaupun sekarang iklim investasi sudah kondusif sehingga terjadi peningkatan laju investasi, dipercaya laju investasi tersebut tidak bisa meningkat lebih jauh lagi pada beberapa tahun mendatang. Untuk itu, pembenahan infrastruktur harus menjadi prioritas oleh pemerintah karena perannya yang sangat penting di dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, maka kajian ini akan berfokus pada permasalahan kinerja infrastruktur dalam upaya menciptakan iklim

investasi yang kondusif sehingga dapat terus mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia.

C. Tujuan Penulisan

Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji kinerja infrastruktur di Indonesia dalam rangka menciptakan iklim investasi yang kondusif. Kajian mengenai kinerja infrastruktur ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah dan yang berkepentingan agar iklim investasi dapat menjadi lebih baik lagi dan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi.

II. Kerangka Pemikiran

A. Infrastruktur

Peran infrastruktur sangat penting sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi dan menjamin adanya pemerataan hasil pembangunan. Infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri juga dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi yang positif akan mendorong peningkatan kebutuhan akan berbagai infrastruktur.

Berbagai studi mengenai peran infrastruktur dalam perekonomian telah banyak dilakukan. Rangkaian studi ini diawali oleh David Aschauer (1989) yang mengemukakan bahwa ketersediaan pelayanan infrastruktur merupakan faktor produksi penting. Penelitian tersebut juga menemukan fakta bahwa menurunnya produktivitas, dapat disebabkan oleh memburuknya ketersediaan pelayanan infrastruktur.⁵

Dumont dan Soms (2000) mencoba menganalisa dampak dari adanya infrastruktur publik secara lebih detail, dimana tidak hanya melihat dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi tetapi juga terhadap daya saing. Dumont dan Soms (2000) menggunakan *Dynamic Computable General Equilibrium (CGE)* dengan database *Social Accounting Matrix (SAM)*

⁵ Aschauer, D. A., "Is Public Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics* 23: 177-200, 1989.

Senegal tahun 1990. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dampak infrastruktur terhadap sektor manufaktur baik dalam hal output dan daya saing akan berbeda-beda tergantung pada dampaknya terhadap tingkat harga domestik dan tingkat upah. Selain itu, hasil simulasi juga menunjukkan bahwa metode pembiayaan merupakan faktor penting yang harus diperhitungkan karena dampak yang akan ditimbulkan akan berbeda dan sekali lagi tergantung pada sejauh mana mempengaruhi harga domestik.⁶

Esfahani dan Ramirez (2002) menganalisa hubungan antara institusi, infrastruktur dan kinerja ekonomi dengan menggunakan data dari 75 negara. Hasil estimasi *Two Stage Least Square* (2SLS) menunjukkan bahwa kontribusi infrastruktur terhadap GDP sangat substansial dan secara umum melebihi biaya yang dikeluarkan untuk penyediaan infrastruktur tersebut. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa kapabilitas dari institusi yang akan menentukan kredibilitas dan efektivitas dari kebijakan pemerintah memiliki peran yang penting dalam proses pembangunan melalui pertumbuhan ekonomi. Dengan kata lain, negara akan mendapatkan benefit yang sangat besar dalam hal output, jika pemerintah fokus pada peningkatan investasi dan *performance* dari infrastruktur.⁷

World bank (1994) juga berupaya mengukur elastisitas ketersediaan pelayanan infrastruktur terhadap perekonomian. Hasil penelitiannya mengungkapkan bahwa pertumbuhan ekonomi sebesar satu persen ternyata terkait erat dengan pertumbuhan ketersediaan pelayanan infrastruktur sebesar satu persen pula.⁸

Selanjutnya penelitian mengenai elastisitas ketersediaan infrastruktur terhadap perekonomian juga dilakukan oleh Canning (1999). Beberapa temuan menarik dari hasil penelitiannya adalah (1) produktivitas

⁶ Dumont, J.C., dan Mesple, S., "*The Impact of Public Infrastructure on Competitiveness and Growth: A CGE Analysis Applied to Senegal*". Working Paper, University of Laval, Quebec, 2000.

⁷ Esfahani, H.S., dan Ramirez, M.T., "*Institutions, Infrastructure, and Economic Growth*". *Journal of Development Economics*. Vol. 70: 443-477, 2003.

⁸ World Bank, *World Development Report 1994: Infrastructure for Development*, New York: Oxford University Press, 1994.

physical capital dan *human capital* pada tingkat makro (dalam hal ini adalah dunia yang diwakili oleh 57 negara) mendekati kondisi empirik yang terjadi pada level mikro yang dihitung berdasarkan pendapatan rumah tangga atas faktor atau berdasarkan analisa *cost-benefitnya*; (2) infrastruktur transportasi dan listrik memiliki tingkat *marginal productivity* yang hampir sama dengan kapital dan bahkan lebih tinggi dibandingkan kapital pada negara-negara maju; dan (3) infrastuktur telekomunikasi memiliki tingkat *marginal productivity* tertinggi dibandingkan dengan jenis infrastruktur lain.⁹

B. Investasi

Indonesia adalah Negara berkembang yang sebagaimana seperti Negara-negara berkembang lainnya selalu berupaya secara terus-menerus melakukan pembangunan di segala bidang. Upaya-upaya dalam melaksanakan pembangunan ini bukanlah merupakan pekerjaan yang mudah dan sederhana. Dalam melaksanakan pembangunan dibutuhkan modal yang sangat besar. Untuk mencukupi modal pembangunan tersebut pemerintah tidak mungkin dapat memenuhi sendiri tanpa melibatkan masyarakat luas baik itu individu maupun pihak swasta nasional maupun asing. Salah satu keterlibatan masyarakat adalah dengan melakukan investasi. Sehingga pemerintah selalu berusaha mengundang dan mendorong minat para investor untuk menanamkan modal di Indonesia.

Investasi bisa berupa investasi asing maupun investasi nasional. Investasi asing ini di Indonesia dikenal dengan istilah Penanaman Modal Asing (PMA), di mana sebagian besar modalnya berasal dari luar negeri. Sedangkan investasi nasional sering dikenal dengan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), modalnya sebagian besar berasal dari dalam negeri.

Secara ekonomi, terdapat beberapa pengertian tentang investasi yang di kemukakan oleh para pakar. Menurut Boediono (1997); Investasi adalah pengeluaran (dihitung dalam jutaan rupiah) oleh sektor produsen

⁹ Canning, D., "The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output", *World Bank Working Paper* Number 2246, 1999.

(swasta) untuk pembelian barang-barang/jasa, yaitu untuk penambahan stok barang, di gudang atau untuk perluasan pabrik. Ini berarti bahwa barang-barang tersebut dibeli dengan harapan untuk menghasilkan keuntungan kemudian. Ini selanjutnya berarti bahwa pertimbangan-pertimbangan yang diambil oleh perusahaan dalam memutuskan apakah membeli atau tidak membeli barang-barang/jasa-jasa tersebut adalah harapan dari pengusaha akan kemungkinan keuntungan yang bisa diperoleh (dengan menjual kemudian barang-barang tersebut, atau menggunakan untuk proses produksi). Harapan keuntungan inilah yang merupakan faktor utama dalam keputusan tersebut. Faktor keuntungan yang diharapkan biasanya dinyatakan dalam dua dimensi: (1) dimensi yang menunjukkan berapa besar keuntungan yang akan diperoleh untuk setiap rupiah yang ditanamkan, dan (2) dimensi waktu yang menunjukkan berapa lama aliran keuntungan ini berlangsung.¹⁰

Sumantoro (1983) mengemukakan, bahwa Investasi adalah kegiatan menanamkan modal, baik langsung maupun tidak langsung dengan harapan pada waktunya nanti pemilik modal mendapatkan sejumlah keuntungan dari hasil penanaman modal tersebut.¹¹ Dari pengertian tersebut kegiatan investasi mengandung pengertian yang luas, karena investasi dapat dilakukan secara langsung (*direct investment*) maupun secara tidak langsung, yang lebih dikenal dengan (*portfolio investment*). Terdapat perbedaan pengertian antara investasi secara tidak langsung (*portfolio investment*) yaitu biasanya dengan membeli instrumen-instrumen di pasar modal dan investasi secara langsung (*direct investment*) yaitu biasanya yang bersangkutan ingin ikut menguasai dan mengelola langsung investasi.

Tujuan pemerintah mendatangkan investor dengan tujuan investor dalam menanamkan modalnya terdapat perbedaan. Pemerintah mengharapkan dengan adanya investasi akan memberikan sumbangan terhadap kegiatan pembangunan dalam rangka mewujudkan kesejahteraan rakyat. Ismail Saleh (1990) menyatakan, apabila kita mengundang para

¹⁰ Beodiono, "Ekonomi Makro, Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi", BPFE Yogyakarta, 1997, hal. 40.

¹¹ Sumantoro, *Peranan Perusahaan Multinasional Dalam Pembangunan Negara Sedang Berkembang Dan Implikasinya Di Indonesia*, Alumni Bandung, 1983.

investor, maksudnya tidak lain adalah untuk lebih membangun Negara kita, memberikan kesejahteraan lahir batin dan memberikan kemakmuran kepada rakyat. Untuk itu digunakan dua pendekatan dalam pelaksanaan investasi, yaitu pendekatan kepentingan nasional dan kepentingan ekonomi. Dua pendekatan tersebut harus disusun dalam satu jalur hukum yang serasi dan saling mendukung. Dengan pendekatan dari segi ekonomi bertujuan agar investasi, baik domestik maupun asing ikut membantu ekonomi Indonesia. Dilihat dari pendekatan kepentingan nasional, tujuan yang ingin dicapai dalam investasi ini tidak lain adalah untuk memberikan kesejahteraan dan kemakmuran lahir dan batin kepada Negara.¹² Sedangkan tujuan investor dalam menanamkan modalnya di suatu negara didasarkan pada pertimbangan bisnis, yaitu untuk mencari keuntungan sebanyak-banyaknya. Dengan demikian pemerintah diharapkan dapat menyeimbangkan antara kepentingan pembangunan dan juga kepentingan para investor dalam menanamkan modalnya, supaya harapan-harapan dari kegiatan investasi dapat menjadi bagian dari pembangunan dapat terpenuhi dan juga kepentingan para investor tidak dirugikan.

C. Iklim Investasi

Iklim investasi yang kondusif merupakan harapan bagi seluruh lapisan masyarakat terutama pemerintah, investor, dan perbankan. Menurut Bank Dunia (2005), iklim investasi didefinisikan sebagai suatu kumpulan faktor-faktor lokasi tertentu yang membentuk kesempatan dan dorongan bagi badan usaha untuk melakukan investasi secara produktif, menciptakan pekerjaan dan perkembangan kegiatan usaha.¹³ Sedangkan menurut Stern dalam INDEF (2006), iklim investasi adalah semua kebijakan, kelembagaan dan lingkungan, baik yang sedang berlangsung maupun yang diharapkan terjadi di masa depan yang bisa mempengaruhi tingkat pengembalian dan resiko suatu investasi.¹⁴

¹² Ismail Saleh, *Hukum dan Ekonomi*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1990, hal. 1

¹³ Bank Dunia, *Laporan Pembangunan Dunia: Iklim Investasi yang Lebih Baik bagi Setiap Orang*, Salemba Empat, Jakarta, 2005.

¹⁴ INDEF (*Institute for Development of Economic and Finance*), *Perbaikan Iklim Investasi: Menunggu Langkah Kongkrit Pemerintah*, INDEF, Jakarta, 2006.

Berdasarkan laporan KPPOD (2008) mengenai tata kelola ekonomi daerah tahun 2007, ada sembilan indikator iklim investasi berdasarkan persepsi pelaku usaha yang mempengaruhi investasi di Indonesia, yaitu akses lahan usaha dan kepastian usaha, perizinan usaha, interaksi antara Pemda dan pelaku usaha, program pengembangan usaha swasta, kapasitas dan integritas Kepala Daerah, pajak daerah, retribusi daerah dan biaya transaksi lain, kebijakan infrastruktur daerah, keamanan dan penyelesaian konflik, serta kualitas peraturan daerah.¹⁵

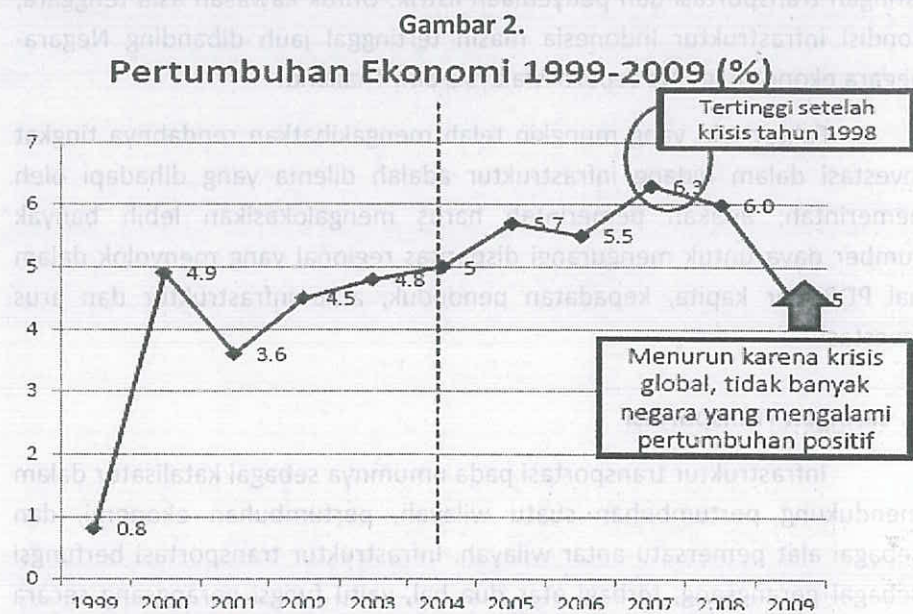
Iklim investasi merupakan kondisi yang bersifat multi dimensi dan menjadi pertimbangan bagi para investor dalam melakukan investasi. Dalam kaitannya tersebut peran pemerintah menjadi sangat penting dalam setiap proses penanaman modal, bahkan rekomendasi pemerintah daerah merupakan syarat mutlak dalam penilaian kegiatan investasi di daerah dinyatakan layak. Hal tersebut terkait pula dengan masalah pemanfaatan tata ruang, gangguan lingkungan dan ketertiban umum. Selain itu iklim investasi merupakan suatu proses jangka panjang yang senantiasa berjalan searah dengan perkembangan usaha. Iklim investasi bukan hanya dipertimbangkan pada awal rencana investasi, akan tetapi merupakan variabel strategis yang akan menentukan keberhasilan investasi sepanjang perusahaan berjalan. Iklim investasi yang kondusif akan mendorong produktivitas yang lebih tinggi dengan memberikan kesempatan-kesempatan dan insentif bagi badan-badan usaha untuk berkembang, menyesuaikan diri dan menerapkan cara-cara yang lebih baik dalam menjalankan investasi.

Iklim investasi yang kondusif akan memperkuat pertumbuhan ekonomi yang mendatangkan keuntungan dalam sektor perekonomian. Pertumbuhan ekonomi merupakan satu-satunya mekanisme yang berkelanjutan untuk meningkatkan taraf hidup rakyat banyak. Peningkatan iklim investasi merupakan daya penggerak bagi pertumbuhan ekonomi dan pengentasan kemiskinan. Iklim investasi yang baik adalah iklim investasi yang mampu memberikan manfaat kepada masyarakat secara keseluruhan.

¹⁵ Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD), "Laporan Indeks Tata Kelola Ekonomi Daerah (TKED) Tahun 2007", KPPOD, Jakarta, 2008.

III. Pembahasan

Indonesia merupakan salah satu Negara tujuan investasi yang banyak diminati oleh para investor dalam beberapa tahun terakhir. Ini tidak lepas dari keberhasilan pemerintah dalam mengeliminir berbagai hambatan dan persoalan yang menyebabkan iklim investasi tidak kondusif. Pertumbuhan ekonomi juga cenderung meningkat dari tahun ke tahunnya terkecuali pada saat terjadinya krisis ekonomi global, dan itu pun masih dapat tumbuh positif dimana sementara banyak negara lainnya mengalami pertumbuhan negatif (gambar 2). Maka tidaklah heran jika pemerintah telah menargetkan pertumbuhan ekonomi nasional akan mencapai 7,7% di tahun 2014 nanti.



Sumber: Rencana Kerja Pemerintah 2011, BAPPENAS.

Namun pemerintah juga menyadari bahwa untuk mencapai pertumbuhan yang dimaksud masih dibutuhkan kerja yang ekstra keras, karena tidak semua faktor-faktor yang menghambat laju investasi telah diatasi dengan baik, terutama mengenai permasalahan infrastruktur. Peran infrastruktur sangatlah vital untuk meningkatkan laju investasi dan pemerataan pembangunan dan kesejahteraan. Selain itu, pembangunan

infrastruktur juga akan menunjang sektor-sektor perekonomian lainnya. Untuk itu, pembenahan infrastruktur harus diprioritaskan oleh pemerintah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia. Dengan infrastruktur yang baik, maka investasi akan banyak yang masuk sehingga pertumbuhan ekonomi tidak hanya bergantung pada konsumsi.

A. Ketersediaan Infrastruktur

Ketersediaan infrastruktur masih menjadi kendala utama untuk mendorong laju investasi bagi pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Bukan hanya itu saja, kualitas infrastrukturnya juga masih rendah, terutama jaringan transportasi dan penyediaan listrik. Untuk kawasan asia tenggara, kondisi infrastruktur Indonesia masih tertinggal jauh dibanding Negara-negara ekonomi utama seperti Malaysia dan Thailand.

Faktor lain yang mungkin telah mengakibatkan rendahnya tingkat investasi dalam bidang infrastruktur adalah dilema yang dihadapi oleh pemerintah; apakah pemerintah harus mengalokasikan lebih banyak sumber daya untuk mengurangi disparitas regional yang menyolok dalam hal PDB per kapita, kepadatan penduduk, atau infrastruktur dan arus investasi.¹⁶

1. Jaringan Transportasi

Infrastruktur transportasi pada umumnya sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan suatu wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan sebagai alat pemersatu antar wilayah. Infrastruktur transportasi berfungsi sebagai perangsang, terbagi atas dua hal, yaitu fungsi perangsang secara aktif dan fungsi perangsang secara pasif. Fungsi perangsang secara aktif yaitu adalah bahwa infrastruktur ini hadir sebelum adanya kegiatan produksi yang lain ada (*trade follows the ship*), biasanya infrastruktur transportasi diperlukan di daerah-daerah terpencil dimana kegiatan ekonomi atau perdagangan belum ada. Sedangkan fungsi perangsang secara pasif yaitu fungsi penunjang atau melayani kegiatan ekonomi lainnya (*ship follows the trade*). Biasanya infrastruktur pada kondisi tersebut

¹⁶ Zafar I dan Areef S., *op cit*, hal. ix.

diperlukan di daerah-daerah yang sudah mapan di mana hanya diperlukan tambahan kapasitas dari transportasi sebagai akibat dari perkembangan ekonomi, pertambahan penduduk, kegiatan sosial politik, dan kegiatan-kegiatan lainnya.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi memiliki peranan penting dalam usaha pengembangan dan daya tarik investasi. Setiap usaha perekonomian dihubungkan oleh jaringan jalan sebagai perwujudan pemerataan perekonomian, pertumbuhan perekonomian, dan pemerataan hasil-hasil pembangunan. Selain itu, jalan juga berperan dalam kemudahan mobilitas manusia, barang, dan jasa yang akan berujung pada meningkatnya daya saing nasional. Karena perannya yang besar dalam menunjang perekonomian, jaringan transportasi khususnya jaringan jalan haruslah dikelola secara baik dan terpadu.

Berdasarkan data dari Asian Development Bank (ADB), jumlah panjang jalan di Indonesia telah mencapai 396.000 km pada akhir tahun 2007 dan menjadi salah satu Negara yang memiliki kepadatan jalan terendah diantara Negara-negara ekonomi utama di kawasan Asia Tenggara, baik untuk tiap 100 orang dan setiap kilometer persegi. Panjang jalan yang di aspal per 100 orang juga salah satu yang terpendek di kawasan ini dan sekitar 36% dari jaringan jalan tersebut dilaporkan rusak atau mengalami kerusakan berat.¹⁷

Menurut data dari Kementerian Pekerjaan Umum, perkembangan kondisi jalan nasional dalam kurun waktu 2004-2008 berjalan sangat lambat (Tabel 1). Perkembangannya seperti maju mundur tanpa ada peningkatan yang signifikan.

¹⁷ ADB, *"Indonesia; Critical Development Constraints"*, Asian Development Bank, 2010.

Tabel 1. Kondisi Jalan Nasional 2004 – 2008

Kondisi	2005		2006		2007		2008	
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
Baik	17,037.38	49.2	10,956.56	31.64	11,905.39	34.38	17,833.80	51.5
Sedang	10,873.45	31.4	17,314.42	50	16,565.83	47.84	10,908.84	31.5
Rusak Ringan	2,874.19	8.3	3,210.09	9.27	3,232.65	9.34	4,848.04	14
Rusak Berat	3,843.80	11.1	3,147.76	9.09	2,924.96	8.45	1,038.86	3
	34,628.83		34,628.83		34,628.83		34,629.54	

Sumber: Buku Pintar Departemen Pekerjaan Umum 2009.

Sampai dengan tahun 2010 ini, kondisi jalan nasional masih banyak yang mengalami kerusakan. Padahal biaya sosial dan ekonomi yang bisa ditimbulkan dari kerusakan jaringan jalan tersebut cukup besar.

2. Ketersediaan Pasokan Listrik

Ketersediaan pasokan listrik di Indonesia masih tergolong minim dan sangat parah. Tidak semua penduduk di Indonesia dapat menikmati listrik, khususnya diluar pulau Jawa. Pemadaman bergilir pun sudah menjadi hal yang lumrah padahal tarifnya cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat pertumbuhan kebutuhan pasokan listrik tidak dapat diimbangi dengan pertumbuhan pasokan listrik itu sendiri. Pemerintah sebenarnya telah berupaya mengatasi hal ini dengan mencanangkan program percepatan pembangunan pembangkit listrik sebesar 10.000 MW dengan menggunakan bahan bakar batu bara. Namun program yang direncanakan selesai tahun 2009 ini masih mengalami banyak hambatan-hambatan sehingga penyelesaiannya pun menjadi tertunda.

Saat ini kapasitas terpasang pembangkit nasional adalah sebesar 30.941 MW yang tersebar atas pulau Sumatera 4.948 MW, Jawa-Madura-Bali 23.009 MW, Kalimantan 1.175 MW, Sulawesi 1.195 MW, Nusa Tenggara 265 MW, Maluku 182 MW, Papua 168 MW. 83% dari total kapasitas terpasang pembangkit tersebut atau sebesar 25.752 MW dioperasikan oleh PT PLN (Persero), 14% atau 4.269 MW dioperasikan oleh perusahaan listrik swasta (*Independent Power Producer - IPP*), dan 3% atau

920 MW dioperasikan oleh perusahaan pembangkit terintegrasi (*Private Power Utility* - PPU). Rasio elektrifikasi baru mencapai 66% dan rasio desa berlistrik sebesar 93%.¹⁸

Kebutuhan akan listrik sudah tidak bisa ditawar-tawar lagi karena dengan tidak tersedianya pasokan listrik yang memadai akan menyebabkan iklim investasi untuk sektor industri manufaktur menjadi terkendala. Ketidakpastian jadwal untuk selesainya pembangkit listrik dan tersedianya pasokan listrik menyebabkan proyek investasi harus menghadapi risiko berlebih. Untuk itu, pemerintah harus lebih serius lagi memperhatikan hal ini karena dapat menyebabkan iklim investasi di Indonesia menjadi tidak menarik bagi para investor.

B. Pembenahan Infrastruktur

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi sehingga dapat mempercepat proses pembangunan nasional. Untuk itu, sektor ini harus sejalan dengan perkembangan ekonomi secara makro. Saat ini pertumbuhan ekonomi Indonesia terus mengalami peningkatan, dan apabila tidak diiringi dengan pembangunan infrastruktur yang memadai maka akan terjadi stagnasi pada waktu tertentu pada pertumbuhan ekonomi, karena menyebabkan laju investasi menjadi terhambat.

Menyadari hal ini, pemerintah telah menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2010 – 2014 yang di dalamnya telah termasuk perencanaan untuk mengatasi kendala-kendala infrastruktur yang telah memperlambat pertumbuhan ekonomi. Menurut perkiraan sementara, dalam rencana jangka menengah infrastruktur untuk 2010–2014, pemerintah telah memperkirakan total kebutuhan pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 1.429 triliun, dengan rata-rata pertumbuhan tahunan lebih dari 12 persen untuk mendukung pertumbuhan ekonomi sekitar 5 sampai 7 persen per tahun. Pemerintah menargetkan peningkatan saham investasi infrastruktur sampai 5 persen dari PDB.¹⁹

¹⁸ <http://www.esdm.go.id/news-archives/56-artikel/3342-pokok-pokok-kebijakan-energi-nasional.html>, diakses pada tanggal 9 November 2010.

¹⁹ *Ibid*, hal. 13.

Keseriusan pemerintah ini terlihat pada Rencana Kerja Pemerintah (RKP) 2011 dimana pemerintah telah menetapkan masalah infrastruktur menjadi salah satu prioritasnya. Sektor infrastruktur pun mendapatkan pendanaan yang paling besar dibandingkan dengan prioritas-prioritas lainnya pada RKP 2011 (gambar 3).

Gambar 3. Alokasi Pada Prioritas RKP 2011

(Rp Miliar)

PRIORITAS/SUBSTANSI INTI	ALOKASI K/L	SUBSIDI/PSO	PEMBIAYAAN	TOTAL
PRIORITAS 1 : REFORMASI BIROKRASI DAN TATAKELOLA	1.377,4	0,0	0,0	1.377,4
PRIORITAS 2 : PENDIDIKAN	52.532,3	0,0	0,0	52.532,3
PRIORITAS 3 : KESEHATAN	11.484,2	50,0	0,0	11.534,2
PRIORITAS 4 : PENANGGULANGAN KEMISKINAN	31.321,1	16.011,9	2.000,0	49.333,0
PRIORITAS 5 : KETAHANAN PANGAN	18.657,4	19.434,8	0,0	38.092,2
PRIORITAS 6 : INFRASTRUKTUR	43.446,5	2.752,6	17.377,9	63.577,0
PRIORITAS 7 : IKLIM INVESTASI DAN IKLIM USAHA	1.801,2	104,0	0,0	1.905,2
PRIORITAS 8 : ENERGI	10.927,0	0,0	0,0	10.927,0
PRIORITAS 9 : LINGKUNGAN HIDUP DAN PENGELOLAAN BENCANA	4.712,5	0,0	0,0	4.712,5
PRIORITAS 10 : DAERAH TERTINGGAL, TERDEPAN, TERLUAR, DAN PASCA-KONFLIK	11.849,5	0,0	0,0	11.849,5
PRIORITAS 11 : KEBUDAYAAN, KREATIFITAS, DAN INOVASI TEKNOLOGI	484,7	0,0	0,0	484,7
PRIORITAS LAINNYA DI BIDANG POLITIK, HUKUM, DAN KEMAMAN, BIDANG PEREKONOMIAN, DAN BIDANG KESEJAHTERAAN RAKYAT	5.857,1	0,0	0,0	5.857,1
TOTAL ALOKASI PADA PRIORITAS	194.450,9	38.353,3	19.377,9	252.182,1

Sumber: Rencana Kerja Pemerintah 2011, BAPPENAS.

Pembenahan infrastruktur juga harus dilakukan secara menyeluruh dan terintegrasi. Saat ini kondisi infrastruktur di berbagai daerah dan provinsi masih sangat beragam sehingga menyebabkan ketidakseimbangan dalam ketersediaan dan akses terhadap infrastruktur. Hal ini dapat terjadi karena rendahnya investasi infrastruktur di luar Jawa dan Sumatra.

Keterbatasan anggaran pemerintah membuat pembangunan infrastruktur tidak merata di seluruh wilayah. Pemerintah lebih mengutamakan daerah-daerah yang dianggap akan lebih menarik minat investor untuk menanamkan investasinya. Akan tetapi, pemerataan hasil-hasil pembangunan yang dimaksudkan malah tidak tercapai sama sekali. Untuk mengatasi hal ini dikembangkanlah skema *public private partnership* (PPP) atau kemitraan publik-swasta. Skema ini mulai serius dikembangkan

sejak tahun 2005 dengan dikeluarkannya Peraturan Presiden (Perpres) 67/2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Di Indonesia, jenis proyek infrastruktur yang akan dan dapat dikerjasamakan dengan investor swasta meliputi:²⁰

- a) Transportasi (pelabuhan laut, sungai atau danau, pelabuhan udara, jaringan rel dan stasiun kereta api).
- b) Jalan (jalan tol dan jembatan tol).
- c) Pengairan (saluran pembawa air baku).
- d) Air minum (bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum).
- e) Air limbah (instalasi pengolah air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama) serta sarana persampahan (pengangkutan dan tempat pembuangan).
- f) Telekomunikasi (jaringan telekomunikasi).
- g) Ketenagalistrikan (pembangkit, Transmisi, dan distribusi tenaga listrik).
- h) Minyak dan gas bumi (pengolahan, penyimpanan, pengangkutan, transmisi atau distribusi migas).

Ada banyak manfaat positif dari kemitraan publik-swasta ini. Pertama, negara tidak lagi tergantung kepada bantuan luar negeri, sehingga secara politis cenderung lebih bebas dalam pengambilan keputusan-keputusan nasional. Kedua, secara ekonomi, negara bisa lebih mendukung industri-industri dalam negeri secara lebih bebas tanpa tekanan negara-negara donor yang mendesakkan kepentingan-kepentingannya sendiri. Ketiga, potensi korupsi terhadap anggaran pemerintah dapat lebih ditekan.²¹

²⁰ Praptono, D., "Implementasi Public-Private Partnership dan Dampaknya ke APBN", *Majalah Warta Anggaran Edisi ke-6*, Direktorat Jenderal Anggaran, 2007.

²¹ <http://en.citra.idbk.info/news-and-events/latest-news/104/kemitraan-pemerintah-swasta-dalam-proyek-infrastruktur/>, diakses pada tanggal 19 Agustus 2010.

IV. Kesimpulan dan Rekomendasi

A. Kesimpulan

Dari pembahasan ini, sektor infrastruktur merupakan salah satu sektor penting yang dapat mendukung terciptanya iklim investasi yang kondusif untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi selain reformasi birokrasi. Target pertumbuhan ekonomi sebesar 7,7% pada tahun 2014 yang dicanangkan oleh pemerintah dapat tercapai apabila pemerintah lebih serius dan fokus pada pembenahan sektor infrastruktur ini. Jaringan transportasi dan ketersediaan pasokan listrik adalah dua hal utama dari sektor infrastruktur yang harus segera dibenahi oleh pemerintah agar investor mau menanamkan investasinya di Indonesia.

Terhambatnya pembangunan sektor infrastruktur selama ini disebabkan keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah. Dana yang dibutuhkan untuk membangun sektor ini cukup besar sedangkan pemerintah juga harus mengalokasikan dana tersebut untuk kepentingan pembangunan dibidang-bidang lainnya.

B. Rekomendasi

Dalam upaya meningkatkan investasi di bidang infrastruktur, maka perlu kiranya pemerintah merangkul pihak-pihak lain yang mempunyai kepentingan dalam pembangunan infrastruktur. Skema kemitraan publik-swasta yang telah dikembangkan oleh pemerintah selama ini harus dilaksanakan secara lebih serius, mengingat skema ini merupakan salah satu jalan keluar bagi pemerintah untuk mengatasi keterbatasan anggaran. Pembangunan infrastruktur juga harus dilakukan secara fokus, terencana, terintegrasi, dan terpadu. Pembangunan harus bisa menjangkau hingga ke pelosok-pelosok tanah air agar hasil-hasil pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Daftar Pustaka

Buku

- ADB, *"Indonesia; Critical Development Constraints"*, Asian Development Bank, 2010.
- Bank Dunia. *"Laporan Pembangunan Dunia: Iklim Investasi Yang Lebih Baik Bagi Setiap Orang"*, Salemba Empat, Jakarta, 2005.
- BAPPENAS, *"Rencana Kerja Pemerintah 2011"*.
- Boediono, *"Ekonomi Makro, Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi"*, BPFE Yogyakarta, 1997.
- INDEF (*Institute for Development of Economic and Finance*), *"Perbaikan Iklim Investasi: Menunggu Langkah Kongkrit Pemerintah"*, INDEF, Jakarta, 2006.
- Ismail Saleh, *Hukum dan ekonomi*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1990.
- Kementerian Pekerjaan Umum, *"Buku Pintar Departemen Pekerjaan Umum"*, 2009.
- Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD), *"Laporan Indeks Tata Kelola Ekonomi Daerah (TKED) Tahun 2007"*, KPPOD, Jakarta, 2008.
- Sumantoro, *Peranan Perusahaan Multinasional Dalam Pembangunan Negara Sedang Berkembang Dan Implikasinya Di Indonesia*, Alumni Bandung, 1983.
- Tulus Tambunan, *"Iklim Investasi di Indonesia: Masalah, Tantangan, dan Potensi"*, Kadin-Indonesia, 2006.
- World Bank, *World Development Report 1994: Infrastructure for Development*, New York: Oxford University Press, 1994.
- Zafar I. dan Areef S, *"Indonesia: Kendala Kritis Bagi Pembangunan Infrastruktur"*, Islamic Development Bank, 2010.

Jurnal

- Aschauer, D. A., "Is Public Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics* 23: 177-200, 1989.
- Canning, D., "The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output", *World Bank Working Paper* Number 2246, 1999.
- Dumont, J.C., dan Mesple, S., "*The Impact of Public Infrastructure on Competitiveness and Growth: A CGE Analysis Applied to Senegal*". Working Paper, University of Laval, Quebec, 2000.
- Esfahani, H.S., dan Ramirez, M.T., "*Institutions, Infrastructure, and Economic Growth. Journal of Development Economics*". Vol. 70: 443-477, 2003.
- Praptono, D., "Implementasi Public-Private Partnership dan Dampaknya ke APBN", *Majalah Warta Anggaran* Edisi ke-6, Direktorat Jenderal Anggaran, 2007.

Internet

- <http://bataviase.co.id/node/195758>, diakses pada tanggal 21 Juli 2010.
- <http://en.citra.idbk.info/news-and-events/latest-news/104/kemitraan-pemerintah-swasta-dalam-proyek-infrastruktur/>, diakses tanggal 18 Agustus 2010.
- <http://mycolorisland.wordpress.com/2010/05/17/iklim-investasi-daerah-kondusif-dengan-one-stop-service>, diakses tanggal 29 Juli 2010.
- <http://www.djpp.depkuham.go.id/hukum-bisnis/88-investasi-asing-di-indonesia-memetik-manfaat-liberalisasi.html>, diakses pada tanggal 21 Juli 2010.
- <http://www.esdm.go.id/news-archives/56-artikel/3342-pokok-pokok-kebijakan-energi-nasional.html>, diakses tanggal 9 November 2010.
- <http://www.nswi.bkpm.go.id>, diakses pada tanggal 21 Juli 2010.
- http://www.korantempo.com/korantempo/koran/2010/08/11/Ekonomi_dan_Bisnis/krn.20100811.208770.id.html, diakses tanggal 15 September 2010.