

ANALISIS INVESTASI INFRASTRUKTUR SEKTOR TRANSPORTASI DI INDONESIA BERDASARKAN SUMBER PEMBIAYAAN

Sa'adah^{1*}, Dini Verdania Latif²

^{1,2}Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Widyatama Bandung

Email : saadah.5507@widyatama.ac.id*

ABSTRAK

Ketersediaan infrastruktur yang andal dan memadai mempunyai peranan substansial bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Namun demikian kebutuhan dana untuk investasi di sektor ini sangat besar yang tidak mampu sepenuhnya ditanggung oleh Pemerintah sendiri. Di sinilah peran sektor swasta sangat diharapkan untuk menutup kesenjangan finansial yang ada melalui skema kemitraan-pemerintah-swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, tetapi pembangunan infrastruktur tanpa ditunjang konsep pembiayaan yang baik akan menimbulkan debt trap bagi negara. Dari total kebutuhan pendanaan investasi strategis infrastruktur untuk kurun waktu 2015 s.d. 2020, Pemerintah hanya mampu menyediakan pendanaan kurang dari separuhnya saja. Indonesia perlu mencari alternatif sumber-sumber pendanaan lain dalam mendanai kebutuhan infrastrukturnya. Artikel ini bertujuan untuk mengeksplorasi sumber-sumber pembiayaan infrastruktur yang berpotensi menunjang pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode analisis deskriptif dan kebijakan/regulasi yang terkait dengan permasalahan penelitian.

Kata Kunci : Investasi, Infrastruktur, Transportasi, Kerjasama Pemerintah - Swasta

ABSTRACT

The availability of reliable and adequate infrastructure plays a substantial role in national economic growth. However, the need for funds for investment in this sector is very large and cannot be fully covered by the Government itself. This is where the role of the private sector is expected to close the existing financial gap through the public-private partnership scheme in infrastructure development in Indonesia. However, infrastructure development without the support of a good financing concept will create a debt trap for the country. Of the total funding needs for strategic infrastructure investment for the period 2015 to 2015. In 2020, the Government was only able to provide less than half of the funding. Indonesia needs to look for alternative sources of funding to fund its infrastructure needs. The aim of the research is to analyze investment and its relation to infrastructure and to analyze infrastructure investment with the transportation sector and economic growth. This research is a qualitative research using descriptive analysis methods and policies/regulations related to research problems.

Keywords : Investment, Infrastructure, Transportation, Public - Private Cooperation

PENDAHULUAN

Ketersediaan infrastruktur dalam perekonomian akan mendorong peningkatan produktivitas faktor - faktor produksi, memperlancar mobilitas penduduk, barang dan jasa, juga memperlancar perdagangan antar daerah. (Gie, 2004) mengungkapkan bahwa secara makro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur akan mempengaruhi marginal productivity of private capital, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap

pengurangan biaya produksi. Sejalan dengan hal tersebut, (Todaro, 2000) menjelaskan bahwa tingkat ketersediaan infrastruktur disuatu negara adalah faktor penting dan menentukan bagi tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.

Hasil studi (Yudhoyono, 2004) menunjukkan bahwa peningkatan pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan penyerapan tenaga kerja terutama di sektor non pertanian. (Chandra, 2010) Apabila tujuan utama



pembangunan infrastruktur adalah untuk meningkatkan total penyerapan tenaga kerja dalam perekonomian maka prioritas investasi sebaiknya ditujukan pada pengembangan infrastruktur jalan, jembatan dan pelabuhan.

Penyediaan infrastruktur dapat dilakukan melalui beberapa skema. Skema yang paling lazim digunakan adalah melalui pendanaan APBN/APBD maupun BUMN/BUMD. Terkait dengan kebutuhan pendanaan infrastruktur ini, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) telah memproyeksikan bahwa untuk periode tahun 2015 s.d. 2020, Indonesia membutuhkan investasi strategis penyediaan infrastruktur sekitar Rp 4.796,2 triliun. Dari jumlah total kebutuhan pendanaan tersebut, APBN/APBD secara keseluruhan hanya mampu memenuhi sekitar 41,3%. Sementara BUMN sekitar 22,2% dan sisanya 36,5% diharapkan berasal dari partisipasi pihak swasta.

Memperhatikan proyeksi Bappenas tersebut, dapat dilihat bahwa Indonesia sangat memerlukan sumber - sumber alternatif pendanaan baru dalam rangka mengatasi kesenjangan kebutuhan pendanaan penyediaan infrastruktur. Salah satu terobosan yang diharapkan menjadi solusi atas hal ini adalah dengan penerapan skema Public - Private Partnership (PPP) atau Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPS) dalam penyediaan infrastruktur. PPP atau KPS merupakan skema penyediaan infrastruktur melalui kerjasama pemerintah dengan pihak swasta (Badan Usaha) berdasarkan perjanjian kerjasama yang disepakati oleh para pihak.

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan salah satu point vital dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu Negara. Di Indonesia, pembangunan infrastruktur transportasi pada 15 tahun ke depan diestimasi membutuhkan biaya sebesar 1.786 triliun termasuk investasi untuk jalan sebesar 339 triliun, pelabuhan sebesar 117 triliun, bandara 32 triliun, dan jalan rel kereta api sebesar 326 triliun. Oleh karenanya pendekatan Public Private Partnership (PPP) atau Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) dalam program pembangunan infrastruktur dipilih sebagai salah satu alternatif untuk dapat membiayai pembangunan proyek infrastruktur transportasi di Indonesia.

Terobosan yang dilakukan Pemerintah dalam mendorong percepatan pembangunan infrastruktur adalah dengan mengeluarkan Peraturan Presiden No. 78 Tahun 2010, Tentang

Tata Cara Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha yang dilakukan melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur. Peraturan Presiden ini menjadi kerangka pengaturan untuk memfasilitasi penjaminan proyek KPS. Pemerintah juga telah menetapkan Undang - Undang No. 2 Tahun 2012, Tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, untuk menjawab kebutuhan proses pengadaan lahan yang cepat dengan batas waktu tertentu. Undang - undang ini mensyaratkan asas keadilan antara pemilik lahan dan pemerintah agar proses pengadaan lahan dapat diselenggarakan secara lebih efisien, transparan, adil, dan akuntabel.

Skema Kerjasama Pemerintah - Swasta (KPS) diyakini merupakan sebagai alternatif pembiayaan pembangunan infrastruktur yang dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan pembangunan beserta peningkatan kualitas dari produk dan pelayanan publik melalui pembagian modal, risiko, dan kompetensi atau keahlian sumber daya manusia secara bersama - sama untuk menghasilkan value for money bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Salah satu komponen penting pada pembangunan infrastruktur negara yang baik didukung oleh pendanaan yang layak dalam tahap perencanaan (planning), proses pembangunan (construction), hingga tahap operasi dan pemeliharaan infrastruktur (operational and maintenance).

Peran private investor tidak hanya meliputi penyediaan dana untuk kebutuhan pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur, namun juga meliputi peran dalam menjamin bahwa proyek berjalan dengan efisien. Jika kontrak dirancang dengan baik, maka private investors memiliki dorongan untuk mengawasi bahwa proyek pembangunan dijalankan dan dikelola dengan baik. Hal ini disebabkan karena untuk memastikan keamanan atas dana yang mereka investasikan untuk pembiayaan proyek infrastruktur dan mampu menghasilkan expected return yang sesuai. Tantangan bagi perusahaan pelaksana proyek dan sektor public untuk mendesain kontrak yang menyediakan informasi mengenai distribusi pembagian risiko dan pendapatan dengan cara yang dapat meningkatkan insentif private investors untuk menginvestasikan dananya pada proyek pembangunan infrastruktur.



Peran pemerintah dalam proyek pembangunan infrastruktur juga tidak kalah penting, yaitu menyediakan kondisi yang mendukung investasi dengan cara menyusun kerangka kerja atas regulasi yang berkaitan dengan proyek pembangunan infrastruktur. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan dan komitmen para investor dalam menginvestasikan dananya dalam jangka panjang meskipun proyek infrastruktur memiliki karakteristik berupa risiko politik dan proyek dengan horizon jangka panjang.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam ilmu ekonomi infrastruktur publik merupakan wujud dari modal publik (public capital) dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah. Infrastruktur dalam hal ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan (Mankiw, 2003). (Baldwin & Dixon, 2008) menjelaskan bahwa infrastruktur memiliki beberapa karakteristik, yaitu :

1. Aset yang memiliki bentuk fisik dalam jangka panjang, penciptaan aset ini memerlukan cukup periode persiapan pembangunan.
2. Aset memiliki sedikit pengganti dalam jangka pendek
3. Struktur aset mampu memperlancar aliran barang dan jasa dan tanpa aset akan terjadi gangguan aliran dalam persediaan barang dan jasa.
4. Aset penting terutama karena aset tersebut berfungsi sebagai barang komplemen (pelengkap) terhadap barang dan jasa dalam faktor produksi.
5. Mempunyai eksternalitas positif yang memiliki manfaat besar yang dapat dinikmati pihak luar pembuat infrastruktur tersebut.

Teori Investasi

Investasi merupakan penanaman modal dalam suatu kegiatan yang memiliki jangka waktu relatif panjang dalam berbagai bidang usaha. Dalam teori Investasi Harrod - Domar, pembentukan modal atau investasi merupakan faktor penting yang menentukan pertumbuhan ekonomi. Pembentukan modal tersebut dapat diperoleh melalui akumulasi tabungan. Menurut Harrod - Domar, pembentukan modal tidak hanya dipandang sebagai pengeluaran yang akan menambah kemampuan suatu perekonomian untuk menghasilkan barang dan jasa, tetapi juga akan meningkatkan permintaan efektif masyarakat. Pada kegiatan investasi terdapat

hubungan yang erat terhadap penciptaan lapangan pekerjaan baru, karena akan memunculkan kegiatan produksi yang meningkat sehingga masyarakat yang terserap akan memiliki pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Menurut (Sukirno, 2000) kegiatan investasi memungkinkan suatu masyarakat terus menerus meningkatkan kegiatan ekonomi dan kesempatan kerja, meningkatkan pendapatan nasional dan meningkatkan taraf kemakmuran masyarakat. Hal ini bersumber dari tiga fungsi penting dari kegiatan investasi, yakni investasi merupakan salah satu komponen dari pengeluaran agregat, sehingga kenaikan investasi akan meningkatkan permintaan agregat, pendapatan nasional serta kesempatan kerja, pertambahan barang modal sebagai akibat investasi akan menambah kapasitas produksi dan investasi selalu diikuti oleh perkembangan teknologi.

Investasi dapat dilaksanakan oleh pemerintah, swasta maupun gabungan antara swasta dan pemerintah guna untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan mencari keuntungan. Adapun empat komponen investasi menurut (Mankiw, 2003), yaitu:

1. Investasi perusahaan-perusahaan swasta (*Business Fixed Investment*)
2. Pengeluaran untuk mendirikan tempat tinggal (*Real Estate Investment*)
3. Perubahan dalam inventaris perusahaan (*Inventory Investment*)
4. Investasi yang dilakukan oleh pemerintah (*Government Investment*)

Dalam hal ini semakin besarnya investasi pemerintah pada barang publik maka diharapkan akan mendorong pertumbuhan sektor swasta maupun rumah tangga dalam mengalokasikan sumber daya yang ada di suatu daerah. Pada akhirnya hal ini dapat menyebabkan makin meningkatnya PDB yang berpengaruh terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi.

Case dan Fair dalam (Cahyono, 2012) mengatakan bahwa salah satu bagian dari modal fisik adalah infrastruktur. Case dan Fair beranggapan dengan memiliki jumlah infrastruktur yang lebih banyak maka negara akan mampu memproduksi lebih banyak. Seiring dengan perubahan waktu pandangan mengenai pertumbuhan ekonomi mengalami perubahan.

Hubungan Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi



Infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi memiliki hubungan dan manfaat yang secara langsung dapat dirasakan oleh masyarakat. Infrastruktur yang baik secara langsung dapat memberikan dampak positif dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi. Dalam hal ini perlu adanya investasi dari pemerintah untuk membangun berbagai macam fasilitas publik, setiap penambahan kapasitas infrastruktur akan berkontribusi langsung pada peningkatan pertumbuhan ekonomi.

(Cahyono, 2012) menjelaskan hubungan antara investasi infrastruktur publik, pertumbuhan ekonomi berkerja melalui saluran ganda seperti pada gambar 1 kontribusi dari infrastruktur publik secara langsung manfaatnya dapat memperbaiki kesejahteraan masyarakat.

Gambar 1 menunjukkan adanya keterkaitan antara persediaan infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi. Dimana infratraktur secara tidak langsung dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi melalui jalur rumah tangga, yaitu melalui peningkatan kesejahteraan dan perusahaan melalui penurunan biaya dan perluasan pasar, efisiensi perusahaan - perusahaan yang dapat menaikkan laba perusahaan yang akan berpengaruh secara bersama - sama terhadap PDB yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Keterkaitan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari fungsi infrastruktur sebagai enabler kegiatan ekonomi. Dengan adanya infrastruktur yang lengkap dan memadai maka berbagai sektor perekonomian dapat bergerak dengan baik.

Pelayanan publik

Teori ekonomi publik menyatakan bahwa pemerintah adalah organisasi yang dibentuk untuk melaksanakan kekuasaan atas orang yang hidup sebagai masyarakat dan untuk menyediakan dan membiayai pelayanan dasar yang esensial. Alasan utama memerlukan pelayanan pemerintah adalah bahwa pemerintah dapat menyediakan barang dan jasa yang sulit diperoleh atau disediakan oleh individu atau privat di pasar serta pertimbangan bahwa barang dan jasa yang disediakan oleh pemerintah adalah bisa diakses oleh seluruh warga Negara (Hyman, 1983).

Berdasarkan kajian ekonomi publik bahwa tiga fungsi pemerintah, yaitu alokasi, distribusi, dan stabilisasi. Alokasi mempertanyakan ketika penerimaan dan pengeluaran pemerintah atau program kebijakan meningkatkan perpaduan barang dan jasa yang dihasilkan secara ekonomis. Distribusi mempertanyakan siapa yang dirugikan dari kebijakan ekonomi. Stabilisasi mempertanyakan apa implikasi kebijakan penerimaan, pengeluaran dan bersama moneter terhadap kesempatan kerja agregat, hasil dan harga. Pembiayaan pemerintah dalam demokrasi tidaklah sederhana. Pemerintah secara legal harus menjamin atas tanggung jawab dan responsibilitas dari pilihan - pilihan publik dan untuk memastikan pembiayaan pelayanan kepada seluruh lapisan masyarakat (Mikesell, 1995).



Gambar 1

METODE PENELITIAN



Tujuan penelitian ini adalah menganalisis investasi dan keterkaitannya dengan infrastruktur serta menganalisis investasi infrastruktur dengan sector transportasi dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode analisis deskriptif. Analisis deskriptif adalah analisis yang dilakukan untuk menilai karakteristik dari sebuah data, dan analisis terkait kebijakan/regulasi yang terkait dengan permasalahan penelitian. Pertama, penulis mempelajari data-data relevan terkait dengan kondisi pendanaan dan pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Kedua sumber data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik dan yang diperoleh dari internet pada website resmi. Data sekunder yang telah berhasil diperoleh peneliti, menjadi bahan dalam melakukan analisis data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Infrastruktur

Sistem Infrastruktur seperti transportasi, listrik, telekomunikasi, air, dan lainnya mempunyai peran penting dalam pembangunan ekonomi dan sosial. Sistem infrastruktur saling berhubungan satu sama lain, sistem transportasi merupakan suatu alat untuk memastikan pengiriman barang dan jasa sebagai salah satu indikator untuk suatu kemakmuran ekonomi dan pertumbuhan ekonomi, serta berkontribusi terhadap kualitas hidup. Permintaan untuk infrastruktur akan terus berkembang secara signifikan dalam beberapa dekade ke depan, didorong oleh faktor-faktor utama perubahan seperti pertumbuhan ekonomi global, kemajuan teknologi, perubahan iklim, urbanisasi dan tingginya tingkat kemacetan. Namun, tantangan akan semakin meningkat ketika beberapa bagian dari sistem infrastruktur di negara - negara OECD semakin tua dan rusak dengan cepat, keuangan publik menjadi semakin ketat, dan pembiayaan infrastruktur menjadi jauh lebih kompleks. Akibatnya, kesenjangan akan terjadi antara investasi infrastruktur yang diperlukan untuk masa depan, dan kapasitas sector publik untuk memenuhi persyaratan dari sumber-sumber tradisional. Solusi kesenjangan infrastruktur yang semakin tinggi akan menuntut pendekatan-pendekatan inovatif, baik untuk mencari pembiayaan tambahan dan untuk menggunakan infrastruktur yang lebih efisien dan lebih cerdas melalui teknologi baru, strategi manajemen

permintaan, perubahan regulasi dan perencanaan harus ditingkatkan.

Perbedaan Skema Tradisional dengan Skema KPBU

Pengadaan infrastruktur dengan skema APBN/APBD (Skema Tradisional) berbeda dengan KPBU. Fokus pengadaan dalam Skema Tradisional adalah pengadaan barang/jasa untuk Pemerintah. Adapun fokus pengadaan dalam skema KPBU adalah pengadaan Badan Usaha yang memiliki kemampuan dan kapasitas dalam menyediakan infrastruktur yang dibutuhkan oleh publik. Perbedaan mendasar dalam fokus pengadaan ini membawa konsekuensi pada beberapa hal antara lain: (1) Dampak ke APBN/APBD; (2) Risiko - Risiko; dan (3) Keterlibatan Pemerintah.

Pada Skema Tradisional pembiayaan infrastruktur langsung berdampak pada APBN/APBD di setiap tahapan pengadaan infrastruktur (disain, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan). Pemerintah harus mengalokasikan belanja untuk kegiatan disain, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan halmana seringkali membutuhkan beberapa tahun anggaran untuk satu proyek infrastruktur tertentu siap beroperasi. Dalam Skema KPBU, pihak Badan Usaha dapat mengelola segenap aktivitas penyelenggaraan infrastruktur dari mulai disain hingga pemeliharaan.

Lebih lanjut, Pemerintah dalam Skema Tradisional menanggung semua risiko yang terjadi pada setiap tahapan penyediaan infrastruktur. Sementara dalam Skema KPBU Pemerintah hanya menanggung risiko-risiko tertentu dalam kendali Pemerintah seperti antara lain risiko politik ataupun risiko perubahan peraturan perundang - undangan.

Konsekuensi berikutnya adalah bahwa Pemerintah terlibat dalam setiap tahapan penyediaan infrastruktur dalam Skema Tradisional. Namun, dalam Skema KPBU pihak Pemerintah hanya berperan sebagai fasilitator pelaksanaan proyek dan memastikan pembayaran jasa infrastruktur ketika infrastruktur tertentu telah beroperasi secara komersial sebagaimana ketentuan dalam perjanjian kerjasama (Suhendra, 2017).

Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati melaporkan sumber-sumber investasi di tanah air sepanjang 10 tahun terakhir. Sejak 2010 hingga 2020, kata Menkeu, sumber utama masih berasal dari swasta dan masyarakat, dengan rata - rata



80,4 persen. "Sehingga upaya memperbaiki iklim investasi sangat penting, karena pelaku utamanya tetap swasta," kata Sri Mulyani dalam rapat bersama Komisi Keuangan DPR di Jakarta, Senin, 8 Februari 2021.

Dari data Sri Mulyani, investasi swasta selalu mendominasi di setiap tahunnya meski terjadi fluktuasi realisasi investasi. Posisi terendah pada 2014 sebesar Rp 3.436 triliun dan tertinggi pada 2019 dengan Rp 5.121,4 triliun.

Di bawah swasta, sumber investasi kedua terbesar berasal dari Penanaman Modal Asing (PMA) dengan rata-rata 7,2 persen. Sementara, investasi dari BUMN yang setiap tahun mendapatkan PMN hanya menempati urutan ketiga terbesar dengan rata-rata 5,2 persen. Lonjakan pada investasi BUMN memang sempat terjadi pada 2014 ke 2018. Di tahun tersebut, realisasi investasi secara total juga ikut naik dari Rp 3.436 triliun menjadi Rp 4.791 triliun.

Sesuai dengan kerangka umum pembangunan infrastruktur RPJMN 2015-2019, Prioritas Nasional Infrastruktur, Konektivitas, dan Kemaritiman dititikberatkan pada: (1) penyediaan pelayanan dasar, termasuk dalam mendukung aksesibilitas daerah perbatasan dan tertinggal, serta meningkatkan keselamatan transportasi; (2) infrastruktur mendukung sektor unggulan, melalui pembangunan konektivitas dengan tol laut sebagai tulang punggung serta pembangunan jaringan serat optik, untuk mendukung kawasan pertanian, industri dan pariwisata; serta (3) infrastruktur perkotaan, termasuk pengembangan angkutan umum massal dan pengembangan teknologi, informasi dan komunikasi (TIK) untuk mendukung pengembangan smart city.

Dari total kebutuhan pendanaan investasi strategis infrastruktur untuk kurun waktu 2015 s.d. 2020, Pemerintah hanya mampu menyediakan pendanaan kurang dari separuhnya saja. Indonesia perlu mencari alternatif sumber - sumber pendanaan lain dalam mendanai kebutuhan infrastrukturnya. Melalui studi literatur dan kebijakan/regulasi, salah satu alternatif yang diharapkan menjadi model penting penyediaan infrastruktur adalah skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) hal mana pihak swasta dapat berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur mulai dari aspek pendanaan, disain, konstruksi, operasi, hingga pemeliharaan infrastruktur berdasarkan perjanjian kerjasama. Untuk mendukung program KPBU ini, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian

Keuangan telah menyediakan fasilitas fiskal pada tiap tahap pelaksanaan proyek KPBU.

Pembangunan infrastruktur membutuhkan dana yang sangat besar dengan kebutuhan investasi 2015 - 2019 sekitar Rp4.796 Triliun, sedangkan anggaran pemerintah (APBN dan APBD) hanya dapat menutupi sekitar 41,3% dari kebutuhan tersebut. Paradigma baru pendanaan infrastruktur adalah menjadikan APBN/APBD sebagai sumberdaya terakhir (last resource). Pendanaan infrastruktur diutamakan melalui skema Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah (PIN) serta Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) sebagaimana diatur di dalam Perpres Nomor 38/2015.

(Almaz, 2022) Investasi pada infrastruktur transportasi dapat meningkatkan skala dampak dengan meningkatkan aksesibilitas transportasi atau meningkatkan wilayah pengaruh pusat kota kecil di pedesaan, yang memungkinkan integrasi pasar tenaga kerja. Jaringan transportasi memungkinkan kita memenuhi kebutuhan masyarakat. Pengaruh investasi di bidang infrastruktur transportasi secara langsung berdampak pada pengurangan biaya transportasi penggunaannya dan peningkatan luas wilayah kegiatan perusahaan dan badan usaha yang menjual jasa. Banyak penulis (Kim et al., 2012) juga menunjukkan hal itu.

Selain mengurangi waktu perjalanan, manfaat lain yang terkait dengan infrastruktur yang dikembangkan mencakup dampak sosial seiring dengan meningkatnya tingkat mobilitas masyarakat, yang tidak hanya memudahkan akses terhadap pendidikan dan layanan kesehatan, tetapi juga perpindahan pekerja atau pengurangan biaya kegiatan ekonomi (Farhadi, 2015). Infrastruktur yang dikembangkan meningkatkan kenyamanan bergerak dan berkontribusi pada peningkatan tingkat dan kualitas hidup secara keseluruhan, dan juga merupakan elemen penting dalam pengembangan bisnis.

Telah banyak studi ekonom membahas tentang Peran infrastruktur dalam menstimulasi dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Selama beberapa tahun terakhir. Namun belakangan ini, tampaknya penelitian ini kembali menjadi agenda penelitian setelah para donor dan pemerintah mulai memberikan perhatian lebih pada investasi infrastruktur. Sebagian besar penelitian di bidang ini menunjukkan hasil yang umumnya positif. Hubungan antara investasi infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi, biasanya ditentukan oleh peningkatan pendapatan (keluaran).



Cara umum untuk menganalisis dengan menilai tingkat pengembalian sosial pertumbuhan infrastruktur dan ekonomi adalah ekonomi.



Gambar 2. Paradigma Baru Kerangka Pendanaan Infrastruktur

Sumber : Perpres No. 79 (2018)

Pada tahun 2018, pemerintah berkomitmen untuk melanjutkan proyek yang telah disiapkan dengan skema KPBU pada tahun sebelumnya serta menambah proyek - proyek KPBU yang baru. Dengan dukungan peraturan perundangan terkait KPBU yang telah memadai diharapkan inisiasi - inisiasi baru proyek KPBU baik untuk infrastruktur ekonomi maupun infrastruktur sosial terus bermunculan.

Hambatan Investasi di Indonesia

Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), setidaknya ada lima kendala yang sering dihadapi investor dalam berinvestasi di Indonesia yang membuat minat investasi asing ke Indonesia menurun. Lima kendala tersebut yaitu: (1) regulasi berbelit; (2) akuisisi lahan yang sulit; (3) infrastruktur publik yang belum merata; (4) pajak dan insentif nonfiskal lain yang tidak mendukung investasi; dan (5) tenaga kerja terampil yang belum memadai (vivanews.com, 15 September 2019).

Kendala investasi tersebut menjadi penghambat bagi Indonesia untuk memanfaatkan momentum perang dagang antara AS dan China di mana sejumlah industri di China melakukan relokasi pabrik ke kawasan Asia Tenggara agar tidak terkena dampak kenaikan tarif. Indonesia tidak mampu menarik perusahaan asal China yang keluar dari AS ke Indonesia, sementara hanya sedikit perusahaan asal Jepang yang berhasil melakukan investasi di Indonesia. Berdasarkan

laporan Bank Dunia, sebanyak 33 perusahaan asal China memutuskan keluar dari AS, 23 perusahaan berinvestasi di Vietnam, dan 10 lainnya di Malaysia, Kamboja, dan Thailand. Pada tahun 2017, sebanyak 73 perusahaan Jepang pindah dari Jepang, China, dan Singapura ke Vietnam, 43 perusahaan ke Thailand, 11 ke Filipina, dan hanya 10 perusahaan yang ke Indonesia. (Hilma, info singkat 2019)

Dalam rapat terbatas tentang Ekosistem Investasi September 2019, Presiden meminta jajaran di bawahnya untuk menginventarisasi regulasi mengenai ekonomi dan investasi yang menghambat peningkatan ekonomi.

Upaya Pemerintah Mempercepat Peningkatan Investasi

Berbagai upaya dan langkah kebijakan telah dibuat oleh pemerintah untuk mendorong daya saing Indonesia, terutama dalam mendorong ekspor dan meningkatkan investasi di dalam negeri. Beberapa kebijakan yang sudah dan terus ditempuh adalah:

Pertama, pemerintah berencana merevisi 72 undang-undang yang dianggap menghambat investasi, dengan menggunakan skema omnibus law. **Kedua**, untuk mengatasi akuisisi lahan yang sulit, pemerintah berencana mengubah regulasi agar Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) lebih fleksibel dan ramah investor, melalui Rancangan Undang - Undang Pertanahan. Nantinya pemerintah pusat dapat mengeluarkan



rekomendasi untuk penyesuaian tata ruang dalam RTRW. Hal yang sama telah dilakukan untuk Proyek Strategis Nasional yang selama ini telah berjalan (properti. kompas.com, 10 Juli 2019). **Ketiga**, untuk mengatasi infrastruktur yang belum merata, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mendorong inovasi pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui skema Kerja Sama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). Manfaat pembiayaan infrastruktur melalui skema KPBU yaitu: (1) risk sharing bagi swasta dan pemerintah; (2) transfer pengetahuan dan teknologi dari pihak swasta kepada pemerintah; (3) project delivery, yaitu upaya pihak swasta untuk menyelesaikan proyek sesuai kesepakatan sehingga terhindar dari siklus anggaran multiyears; (4) potensi investasi, yaitu terbukanya pintu masuk investasi bagi pihak swasta lainnya (pu.go.id, 28 Maret 2019).

Keempat, kebijakan fiskal berupa insentif perpajakan, kebijakan kuasifiskal, yaitu kegiatan-kegiatan yang bersifat fiskal tetapi dilaksanakan di luar anggaran pemerintah, berupa peran Badan Usaha Milik Negara, Badan Layanan Usaha, maupun lembaga pembiayaan, serta kebijakan nonfiskal seperti deregulasi dan simplifikasi prosedur.

Untuk memperbaiki iklim investasi di Indonesia, terutama untuk menarik industri manufaktur, diperlukan perbaikan dalam hal infrastruktur transportasi, biaya logistik, pengadaan lahan, kemudahan perizinan, koordinasi pemerintah daerah dan pusat, serta insentif fiskal dari pemerintah. Produktivitas dan ketersediaan tenaga kerja terampil juga merupakan salah satu faktor yang memengaruhi daya saing Indonesia.

Untuk mendorong perkembangan investasi asing ke Indonesia dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain infrastruktur, kebijakan dan kepastian hukum, serta stabilitas keamanan dan politik. Infrastruktur yang memadai amat diperlukan dalam menunjang kesinambungan perekonomian. Indonesia saat ini membutuhkan pendanaan yang sangat besar dalam rangka penyediaan infrastruktur. Dari total kebutuhan pendanaan investasi strategis infrastruktur, Pemerintah diproyeksikan hanya mampu memenuhi kurang dari separuhnya saja. Salah satu alternatif untuk memenuhi sebagian kesenjangan kebutuhan pendanaan dimaksud adalah melalui skema KPBU dalam penyediaan infrastruktur.

Peranan infrastruktur sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai efek pengganda dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi. Oleh karena itu, pemerintah perlu mengakselerasi program-program pemerataan pembangunan secara proposional di seluruh wilayah. Dengan demikian, proses pembangunan yang terjadi tidak hanya bias pada wilayah yang sudah maju saja, tetapi juga pada wilayah - wilayah lainnya yang dianggap masih tertinggal. Infrastruktur diyakini dapat mengakselerasi pembangunan ekonomi nasional dan memperbaiki tingkat kesenjangan ekonomi antarwilayah. Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi. Di sisi lain, berbagai tantangan dalam pengelolaan dan pengembangan infrastruktur cukup banyak, seperti terdapat kesenjangan infrastruktur antarwilayah dan belum optimalnya jaringan infrastruktur untuk mendukung keberlanjutan pembangunan ekonomi di masa mendatang.

KESIMPULAN

Pembangunan infrastruktur sector transportasi tidak hanya memperpendek jarak antara kota, tetapi juga membuka peluang baru dalam bidang ekonomi dan pariwisata. Infrastruktur sector transportasi yang lebih baik akan mendorong pertumbuhan bisnis dan membantu distribusi barang yang lebih efisien. Selain itu mobilitas yang meningkat akan membantu masyarakat meng akses banyak peluang termasuk lapangan pekerjaan yang lebih baik sehingga bisa meningkatkan pendapatan yang berimbas pada peningkatan daya beli, efeknya lagi meningkatkan demand terhadap barang dan jasa serta dapat memacu peningkatan pertumbuhan ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- Akhmad, Ali Noor H. (2021) ...[https: bisnis .tempo.co](https://bisnis.tempo.co), “ Sumber Investasi 10 Tahun Terakhir “.
- Almaz Kadyralief, Gulnaz Supaeva, Baktiar Bakas (2022) “ Investment in transport infrastructure as a factor of stimulation of economic development “. Transportation Research Procedi-63 (2022). WWW.Elsevier.com



- Cahyono, Eko Fajar dan Kaluge David , (2012)..” Analisis Infrastruktur Publik Terhadap Produk Domestik Bruto Perkapita di Indonesia “, Jurnal Ekonomi Pembangunan, Universitas Brawijaya Malang.
- Darma, Chandra, P (2010).. “ Analisis Peranan dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Indonesia : Analisis Input - Output “, Jurnal Manajemen dan Agribisnis Vol 7 No. 1.
- Fikriyah, (2015)..” Analisis Pengaruh Investasi Infrastruktur Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Aceh “, Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik “ Vol 2 No, 1.
- Intan Suswita, Darwin Damanik, & Pawan Darasa Panjaitan. (2020). Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simalungun. Jurnal Ekuilmn, 2(1), 1 – 11. <https://doi.org/10.36985/ekuilmn.v2i1.346>
- Karolina, Lesta B.S ..” (2011) ..” Analisis Keterkaitan Ketersediaan Infrastruktur Dengan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia dengan Pendekatan Analisis Granger Causality “. Journal of Economic and Policy , Vol 4 No. 1.
- Meilani, Hilma, (2019)..” Hambatan Dalam Meningkatkan Investasi Asing di Indonesia dan Solusinya “. Info Singkat , Jurnal Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI Vol XI No. 19.
- Noviriani, E., Mukaromah, L., & Zurmansyah, E. (2023). Studi Literatur Industrialisasi Dalam Perekonomian Indonesia. Jurnal Ekuilmn, 5(1), 109 - 115
- Perpres No. 79 (2018), [https : jdih.kemendiknas.go.id](https://jdih.kemendiknas.go.id),...” Memacu Investasi dan Infrastruktur Untuk Pertumbuhan dan Pemerataan “.
- Putu, Luh Putri.A, (2016).. “ Pengaruh Infrastruktur Investasi dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Kesempatan Kerja. “ E – Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana, Vol 5 No. 2.
- Rapat Piter Sony Hutauruk. (2021). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simalungun. Jurnal Ekuilmn, 3(1), 24 –. <https://doi.org/10.36985/ekuilmn.v3i1.118>
- Rukhmana, T., Darwis, D., IP, S., Alatas, A. R., SE, M., Tarigan, W. J., ... & S ST, M. M. (2022). Metode Penelitian Kualitatif. CV Rey Media Grafika
- Rusmisi IMP , (2018).. “ Pengaruh Investasi Infrastruktur, Air dan Pendidikan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Jawa Tengah, Tahun 2011-2015. “ Jurnal Ekonomi , Bisnis, dan Akuntansi (JEBA) Vol 20 No. 3
- Sinaga, M. H., Tarigan, W. J., & Saragih, M. (2022). Pengukuran Kinerja Portofolio Investasi Dengan Menggunakan Indeks Sharpe Pada Emiten Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Sebelum Dan Selama Masa Pandemic Covid-19. Owner: Riset dan Jurnal Akuntansi, 6(4), 3541-3552
- Suhendra, Maman, (2017)..” Penyediaan Infrastruktur Dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (Public Private Partnership) di Indonesia “. Jurnal Manajemen Keuangan Publik “ Vol 1 No. 1 .
- Sukwika, Tatan.. (2018)..” Peran Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi Antara Wilayah di Indonesia, Jurnal Wilayah dan Lingkungan. Vol 6 No. 2.
- Susantono, Bambang, (2012).. “ Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia . “ Jurnal Transportasi Vol 12 No.2
- Tatang Syahban Adi Syahputra, Purba, E., & Damanik, D. (2021). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Subulussalam. Jurnal Ekuilmn, 3(2), 104–114. <https://doi.org/10.36985/ekuilmn.v3i2.261>

