

**Republik Indonesia  
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional  
(BAPPENAS)**

**Republik Indonesia  
Studi untuk  
Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah**

**LAPORAN AKHIR**

**Maret 2010**

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY**

**NIPPON KOEI CO., LTD.**

AIP
JR
10-017

**Republik Indonesia  
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional  
(BAPPENAS)**

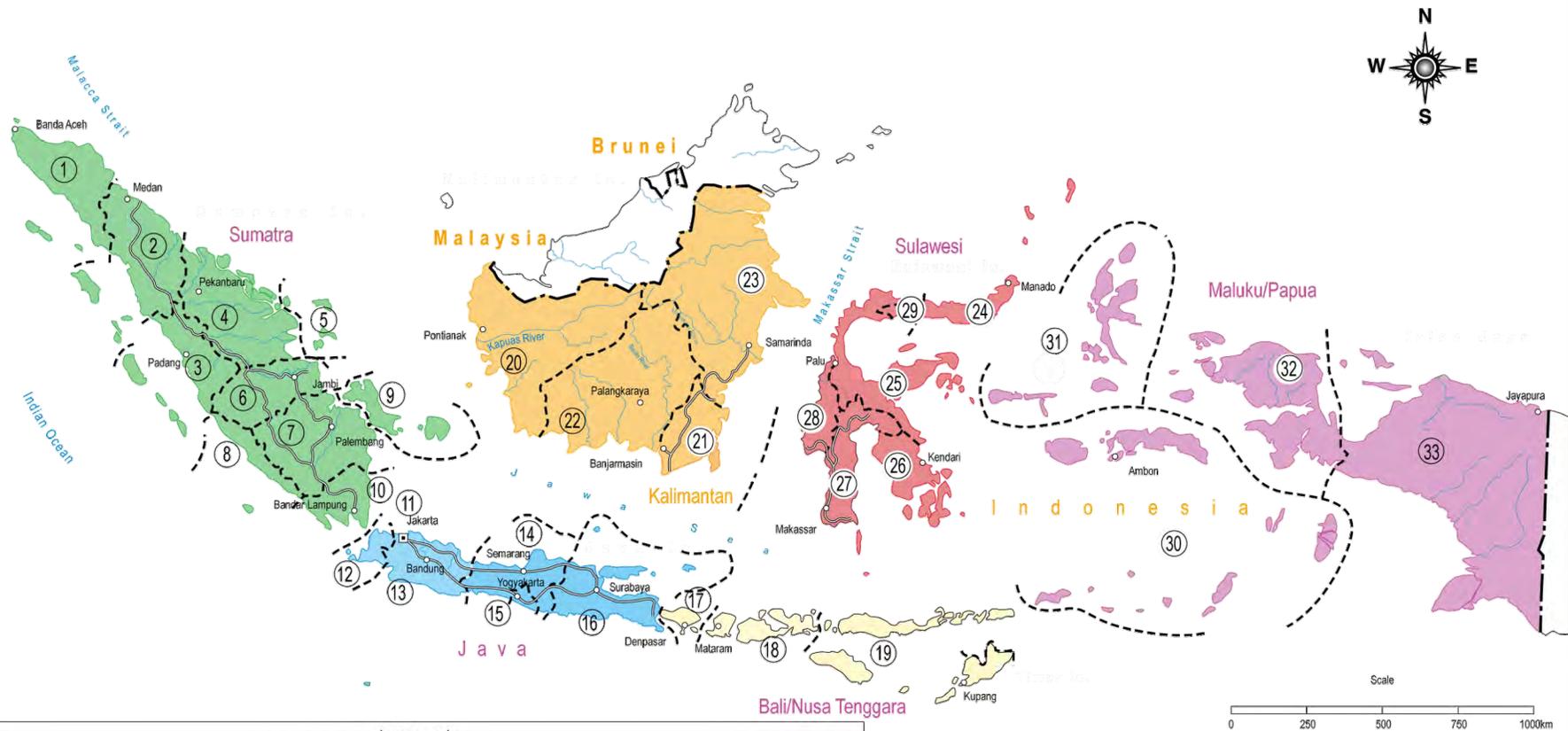
**Republik Indonesia  
Studi untuk  
Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah**

**LAPORAN AKHIR**

**Maret 2010**

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY**

**NIPPON KOEI CO., LTD.**



Legend			
Province			
① Naggroe Aceh Darussalam	⑪ DKI Jakarta	⑳ South Kalimantan	⑳ North Maluku
② North Sumatra	⑫ Banten	㉑ Central Kalimantan	㉑ West Papua
③ West Sumatra	⑬ West Java	㉒ East Kalimantan	㉒ Papua
④ Riau	⑭ Central Java	㉓ North Sulawesi	
⑤ Riau Island	⑮ DI. Yogyakarta	㉔ Central Sulawesi	
⑥ Jambi	⑯ East Java	㉕ Southeast Sulawesi	
⑦ South Sumatra	⑰ Bali	㉖ South Sulawesi	
⑧ Bengkulu	⑱ West Nusa Tenggara	㉗ West Sulawesi	
⑨ Bangka-Belitung	㉚ East Nusa Tenggara	㉘ Gorontalo	
⑩ Lampung	㉛ West Kalimantan	㉙ Maluku	

- National Border
- - - Provincial Border
- Road
- River
- Capital
- Provincial Capital

Juni 2009

## Studi untuk Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah di Republik Indonesia

**Republik Indonesia**  
**Studi untuk Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah**

**Laporan Akhir**

Daftar Isi

**Peta Lokasi**

Halaman

**Bab 1 Pendahuluan**

1.1 Latar Belakang dan Dasar Pemahaman Studi .....	1 - 1
1.2 Tujuan-Tujuan Studi .....	1 - 2
1.3 Jadwal Pelaksanaan .....	1 - 2
1.3.1 Rencana Pekerjaan dan Skema Balok.....	1 - 2

**Bab 2 Strategi Pembangunan Prasarana Lima Tahun Kedepan**

2.1 Kinerja Perekonomian dan Pembangunan Indonesia .....	2 - 1
2.1.1 Kinerja Perekonomian Indonesia pada Saat Ini.....	2 - 1
2.1.2 Struktur Perekonomian Indonesia .....	2 - 5
2.2 Isu Sosio-Ekonomi Indonesia .....	2 - 7
2.2.1 Tinjauan Kinerja Perekonomian dalam RPJM Saat Ini .....	2 - 7
2.2.2 Kondisi Sosio-Ekonomi Indonesia .....	2 - 10
2.2.3 Infrastruktur dan Kemampuan Kompetisi Internasional Indonesia .....	2 - 12
2.3 Pengadaan infrastruktur untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang kuat dan merata .....	2 - 16
2.3.1 Pendahuluan .....	2 - 16
2.3.2 Pengadaan infrastruktur untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang kuat.....	2 - 17
2.3.3 Pengadaan infrastruktur untuk kesamarataan pertumbuhan.....	2 - 19
2.3.4 Pengentasan kemiskinan dengan jasa infrastruktur dasar .....	2 - 20
2.3.5 Strategi Infrastruktur.....	2 - 21

**Bab 3 Strategi Keuangan untuk Infrastruktur**

3.1 Jumlah Investasi yang Dibutuhkan .....	3 - 1
3.1.1 Kebutuhan Investasi dan Gap Keuangan .....	3 - 1
3.1.2 Ukuran Investasi yang Dibutuhkan untuk Mencapai Target Pertumbuhan .....	3 - 4
3.1.3 Data Empiris dan Perbandingan dengan Negara Lain .....	3 - 5
3.1.4 Konklusi.....	3 - 10
3.2 Analisa Struktur Anggaran Pemerintah.....	3 - 10
3.2.1 Anggaran Investasi Infrastruktur pada Tahun-Tahun Ini.....	3 - 10
3.2.2 Karakteristik Anggaran Nasional Pemerintahan Indonesia (APBN) .....	3 - 11
3.2.3 Simulasi Dasar Anggaran Investasi Infrastruktur Pemerintah .....	3 - 14

3.2.4 Dampak Pinjaman Pemerintah terhadap Anggaran Pemerintah.....	3 - 22
3.3 Bagaimana Caranya Meningkatkan Dana Investasi Infrastruktur.....	3 - 25
3.3.1 Strategi Menyeluruh .....	3 - 25
3.3.2 Meningkatkan Ruang Fiskal dengan Menurunkan Subsidi.....	3 - 29
3.3.3 Peningkatan Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah .....	3 - 32
3.3.4 Peningkatan PPP (Public-Private Partnership/Kerjasama Pemerintah Swasta) melalui Sistim dan Kapasitas Peningkatan.....	3 - 34
3.4 Strategi untuk Meningkatkan PPP di Indonesia.....	3 - 34
3.4.1 Pendekatan Pemerintah Indonesia terhadap PPP.....	3 - 34
3.4.2 Kemajuan Proyek-Proyek PPP di Indonesia .....	3 - 35
3.4.3 Pengalaman Negara Lain dan Standar bagi Indonesia.....	3 - 37
3.4.4 Tindakan untuk Mempercepat PPP .....	3 - 38
<b>Bab 4 Kondisi Saat Ini, Permasalahan and Program Pembangunan Sektor Infrastruktur Utama</b>	
4.1 Sektor Transportasi .....	4 - 1
4.1.1 Informasi Umum Sektor Transportasi .....	4 - 1
4.1.2 Kinerja Sektor Transportasi Saat Ini.....	4 - 8
4.1.3 Karakteristik Regional dan Kebijakan Pembangunan Infrastruktur .....	4 - 19
4.1.4 Kerangka Pembangunan Infrastruktur Transportasi .....	4 - 29
4.1.5 Transportasi Jalan.....	4 - 31
4.1.6 Transportasi Kereta Api (KA).....	4 - 49
4.1.7 Transportasi Udara .....	4 - 64
4.1.8 Transportasi Laut.....	4 - 83
4.1.9 Evaluasi Kandidat Proyek di Sektor Transportasi.....	4 - 103
4.2 Sektor Ketenagalistrikan.....	4 - 128
4.2.1 Program Pembangunan Saat Ini .....	4 - 129
4.2.2 Kemajuan Pembangunan .....	4 - 131
4.2.3 Permasalahan Yang Masih Ada .....	4 - 140
4.2.4 Rencana Aksi Untuk Mengatasi Permasalahan.....	4 - 148
4.2.5 Proyek Prioritas Pada lima Tahun Kedepan (2010-2014).....	4 - 156
4.2.6 Kandidat Proyek Untuk Blue Book .....	4 - 163
4.3 Sektor Air Minum dan Limbah.....	4 - 170
4.3.1 Program Pembangunan.....	4 - 170
4.3.2 Kemajuan Pembangunan .....	4 - 175
4.3.3 Masalah yang akan ditindaklanjuti pada RPJMN 2010-2014.....	4 - 185
4.3.4 Rencana Aksi untuk Penyelesaian Masalah.....	4 - 187

4.3.5 Kandidat Proyek Untuk Buku Biru Baru Tahun 2010-2013 dan Buku PPP Versi Selanjutnya .....	4 - 194
4.4 Sektor Sumber Daya Air.....	4 - 216
4.4.1 Program Pembangunan Pada Saat Ini.....	4 - 216
4.4.2 Perkembangan Pembangunan .....	4 - 218
4.4.3 Isu-Isu Yang Masih Tersisa .....	4 - 222
4.4.4 Rencana Aksi untuk Mengatasi Berbagai Masalah.....	4 - 238
4.4.5 Fokus Prioritas Area Pengembangan Infrastruktur Sumber Daya Air untuk RPJM 2010-2014.....	4 - 254
4.4.6 Rekomendasi Proyek yang akan tercantum dalam Buku Biru untuk 2010-2014.....	4 - 261

### **Apendiks-1**

#### **Prosedur Formulasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2010-2014 (RPJM 2010-2014)**

A1.1 Undang-Undang, Peraturan dan Rencana Pembangunan yang Relevan.....	A1 - 1
A1.1.1 Posisi Rencana Pembangunan Jangka-Menengah (RPJM) pada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional .....	A1 - 1
A1.1.2 Bagaimana Caranya Menyiapkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) .....	A1 - 1
A1.2 Hubungan antara RPJM, Blue Book, Buku PPP, dll. ....	A1 - 2
A1.3 Prosedur dan Jadwal Formulasi RPJM 2010-14 .....	A1 - 3

### **Apendiks-2**

#### Apendiks terhadap Bab 3

A2.1.1 Sumber Investasi Prasarana.....	A2 - 1
A2.1.2 Penggunaan Dana ODA dan PPP secara Efektif .....	A2 - 5

## Daftar Tabel

	Halaman
Tabel 2.1.1	Indikator Utama Perekonomian Indonesia .....2-2
Tabel 2.1.2	Dampak Terhadap Jumlah Pengangguran, 1985-2005.....2-3
Tabel 2.1.3	Impact on Domestic Employment by Region and Industry.....2-3
Tabel 2.1.4	Perbandingan Kinerja Perekonomian Dengan Negara Lainnya (Tahun 2007).....2-4
Tabel 2.1.5	Perincian PDB Indonesia (Segi Kebutuhan).....2-5
Tabel 2.1.6	Perincian PDB Indonesia (Segi Kebutuhan).....2-6
Tabel 2.2.1	Perbandingan Angka Rencana dan Aktual Pada Indikator Utama 2005-2008 .....2-8
Tabel 2.2.2	Status Pencapaian MDG di Indonesia .....2-11
Tabel 2.2.3	Pembangunan Infrastruktur .....2-13
Tabel 2.2.4	Akses Terhadap Infrastruktur berdasarkan Kelompok Pendapatan (tahun 2000).....2-15
Tabel 2.2.5	Investasi Infrastruktur (Persentase terhadap GDP) .....2-15
Tabel 2.2.6	Formasi Modal Infrastruktur Terpilih, 1990-2000.....2-15
Tabel 2.3.1	Intervensi Infrastruktur Oleh Daerah .....2-21
Tabel 3.1.1	Kebutuhan Infrastruktur dan Sumber Pendanaan .....3-2
Tabel 3.1.2	Penganggaran Investasi Infrastrukture Pada Dekade Terakhir .....3-2
Tabel 3.1.3	Estimasi Investasi Infrastrukture Untuk Tahun 2010-2014.....3-3
Tabel 3.1.4	Kebutuhan Investasi Setiap Tahun Yang diharapkan Selama 2005-2010.....3-4
Tabel 3.2.1	APBN 2008 dan 2009 .....3-12
Tabel 3.2.2	Skenario Yang Akan Datang Bagi Perekonomian dan ANggaran Indonesia (2010-2014) .....3-14
Tabel 3.2.3	Proyeksi Anggaran Oleh DEPKEU (Kasus Mendasar).....3-15
Tabel 3.2.4	Asumsi Kunci Pada ABPN (2010-2014) Diproyeksikan oleh MOF .....3-17
Tabel 3.2.5	Asumsi Jumlah Pendapatan.....3-17
Tabel 3.2.6	Asumsi Hutang Pemerintah.....3-17
Tabel 3.2.7	Asumsi dan Formula Bagi Proyeksi Tiap Pokok Pengeluaran .....3-18
Tabel 3.2.8	Simulasi Hasil Anggaran Nasional (Kasus Pertumbuhan Tinggi).....3-19
Tabel 3.2.9	Simulasi Hasil Anggaran Nasional (Kasus Pertumbuhan Tinggi).....3-20
Tabel 3.2.10	Hasil Simulasi-1 Perbedaan Belanja Modal .....3-21
Tabel 3.2.11	Hasil Simulasi -2 Rasio Pembelanjaan Modal Terhadap PDB.....3-22
Tabel 3.2.12	APBN 2008 dan 2009 .....3-23
Tabel 3.3.1	Perincian Subsidi .....3-30
Tabel 3.3.2	Rencana Anggaran Subsidi (2010-2014).....3-30
Tabel 3.3.3	Dampak Pengurangan Subsidi Terhadap Ruang Fiskal .....3-32

Tabel 3.3.4	Standar Penghitungan DBH .....	3-32
Tabel 3.3.5	Formula Untuk Penghitungan DAU .....	3-33
Tabel 3.4.1	Kegiatan Utama Berkaitan Dengan PPP .....	3-35
Tabel 3.4.2	Model proyek Yang Diumumkan Dalam Forum Infrastruktur 2006 .....	3-36
Tabel 3.4.3	Status Model Proyek (Bulan Mei 2009).....	3-36
Tabel 4.1.1	Perbandingan International Kualitas Infrastruktur .....	4-2
Tabel 4.1.2	Draft Alokasi Anggaran Tahun 2010-2014 Untuk Investasi Infrastruktur.....	4-5
Tabel 4.1.3	Data Dasar Volume Transportasi Barang Tiap Sub Sektor .....	4-8
Tabel 4.1.4	Volume Transportasi Barang per Kapita Tiap Sub Sektor .....	4-8
Tabel 4.1.5	Porsi Moda Transportasi Transportasi Barang di Indonesia (Dalam Ton).....	4-9
Tabel 4.1.6	Pembagian Produksi dan Perpindahan Pada Masing-Masing Wilayah.....	4-11
Tabel 4.1.7	Peringkat Index Kinerja Logistik International (LPI) .....	4-12
Tabel 4.1.8	Data Dasar Volume Transportasi Penumpang Pada Tiap-Tiap Sub-Sektor .....	4-13
Tabel 4.1.9	Volume Transportasi Penumpang Per Kapita Tiap-Tiap Sub Sektor.....	4-13
Tabel 4.1.10	Pembagian Moda Transportasi Penumpang Di Indonesia.....	4-14
Tabel 4.1.11	Proporsi Angkutan Penumpang Di Indoensia.....	4-15
Tabel 4.1.12	Indikator Layanan Transportasi Pada Kota-Kota Besar Di Negara Asia .....	4-16
Tabel 4.1.13	Data Dan Transportasi Umum di Kota-Kota Besar .....	4-17
Tabel 4.1.14	Data Dan Transportasi Umum di Masing-Masing Pulau .....	4-21
Tabel 4.1.15	Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Transportasi.....	4-31
Tabel 4.1.16	Target Pencapaian dan Kinerja RPJM 2004-2009 yang sedang Berjalan .....	4-32
Tabel 4.1.17	Data Dasar Pada Sektor Angkutan Jalan.....	4-34
Tabel 4.1.18	Indikator Layanan Angkutan Jalan .....	4-35
Tabel 4.1.19	Data Jalan Berbasis Nasional Untuk Masing-Masing Pulau Di Indonesia.....	4-37
Tabel 4.1.20	Dasar Seluruh Data Jalan Tiap Pulau Di Indonesia .....	4-37
Tabel 4.1.21	Kondisi Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia .....	4-39
Tabel 4.1.22	Kondisi Jalan kecuali Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia .....	4-39
Tabel 4.1.23	Data Kecelakaan Di Jalan Tiap-Tiap Pulau di Indonesia .....	4-41
Tabel 4.1.24	Konsentrasi Di Wilayah Perkotaan .....	4-41
Tabel 4.1.25	Pembangunan Jaringan Jalan di Indonesia .....	4-42
Tabel 4.1.26	Rencana Kegiatan Dan Indikator Kinerja Dalam Sektor Angkutan Jalan.....	4-45
Tabel 4.1.27	Rencana Kegiatan untuk Pembangunan Prasarana Angkutan Jalan .....	4-46
Tabel 4.1.28	Evaluasi Anggaran APBN Berdasarkan Rencana Strategi 2005-2009 Kementerian Perhubungan-Sub Sektor Kereta Api .....	4-50
Tabel 4.1.29	Target Dan Realisasi Tiap-Tiap kegiatan Sektor Perkeretaapian (2005-2009) .....	4-52

Tabel 4.1.30	Kinerja Transportasi KA 2005-2009.....	4-53
Tabel 4.1.31	Data Dasar dan Indikator Sektor Angkutan KA .....	4-54
Tabel 4.1.32	Data Dasar Sektor Angkutan KA.....	4-57
Tabel 4.1.33	Data Dasar dan Indikator Sektor Angkutan KA (Negara Kepulauan) .....	4-57
Tabel 4.1.34	Daftar Daerah Metropolitan dan Kota-Kota Besar .....	4-57
Tabel 4.1.35	Rencana Tindakan dan Indikator Angkutan KA.....	4-61
Tabel 4.1.36	Rencana Tindakan Pada Pembangunan Prasarana Angkutan KA .....	4-62
Tabel 4.1.37	Bandara dan FIR yang Dikelola Oleh AP-I dan AP-II .....	4-64
Tabel 4.1.38	Target Keberhasilan dan Kinerja Pada RPJM 2004-2009 Saat Ini .....	4-67
Tabel 4.1.39	Posisi Indoensai Dalam Penumpang Dan Kargo Udara di Negara-Negara Asia.....	4-69
Tabel 4.1.40	Perbandingan Data Penerbangan Bandara Kota-Kota Besar di Negara Asia .....	4-69
Tabel 4.1.41	Daftar Perusahaan Penerbangan .....	4-71
Tabel 4.1.42	Prioritas Peningkatan Bandara dan Rencana Pembangunan Bandara Baru .....	4-74
Tabel 4.1.43	Data Penerbangan Untuk Bandara NAS tahun 2008 .....	4-75
Tabel 4.1.44	Rencana Langkah Pada Sektor Angkutan Udara .....	4-80
Tabel 4.1.45	Rencana Langkah Secara Regional Untuk Pembangunan Prasarana Angkutan Udara.....	4-81
Tabel 4.1.46	Keberhasilan Sektor Angkutan Laut Dalam RPJM.....	4-85
Tabel 4.1.47	Keberhasilan Angkutan Sungai/Danau/Penyeberangan Dalam RPJM .....	4-85
Tabel 4.1.48	Angkutan Peti Kemas dan Peringkatnya di Negara-negara Asia.....	4-87
Tabel 4.1.49	Biaya Handling Terminal Di Negara Asia .....	4-88
Tabel 4.1.50	Angkutan Kargo Pelabuhan Strategis Tahun 2008 .....	4-90
Tabel 4.1.51	Rencana Pembangunan Menengah Dan Panjang Pelabuhan Strategis .....	4-95
Tabel 4.1.52	Alat Bantu Navigasi Indonesia dan Jepang Tahun 2007.....	4-97
Tabel 4.1.53	Rencana Langkah Sektor Angkutan Laut (termasuk ASDP).....	4-100
Tabel 4.1.54	Rencana Langkah Secara Wilayah Pada Sektor Angkutan Laut (termasuk ASDP) .....	4-101
Tabel 4.1.55	Daftar Kandidat Proyek Pada Sektor Transportasi untuk Blue Book .....	4-103
Tabel 4.1.56 (1/2)	Kandidat Proyek Untuk Blue Book 2010-2014 (Sektor Jalan) .....	4-104
Tabel 4.1.56 (2/2)	Kandidat Proyek Untuk Blue Book 2010-2014 (Sektor Jalan) .....	4-105
Tabel 4.1.57	Kandidat Proyek Untuk Blue Book 2010-2014 (Sektor Kereta Api).....	4-106
Tabel 4.1.58	Kandidat Proyek Untuk Blue Book for 2010-2014 (Sektor Angkutan Udara) .....	4-107
Tabel 4.1.59	Kandidat Proyek Untuk Blue Book for 2010-2014 (Sektor Angkutan Laut/Sungai) .....	4-108

Tabel 4.1.60	Strategi Dan Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi Pada RPJM 2010-2014.....	4-113
Tabel 4.1.61	Evaluasi Hasil untuk Kesesuaian Strategi Pembangunan Nasional Pada Sektor Transportasi RPJM 2010-2014 (Sektor Jalan).....	4-114
Tabel 4.1.62	Hasil Evaluasi Kesesuaian terhadap Strategi Pembangunan Nasional Pada Sektor Transportasi RPJM 2010-2014 (Sektor Kereta Api, Angkutan Udara, Angkutan Laut/Sungai) .....	4-115
Tabel 4.1.63	Kategori Dan Bobot Evaluasi.....	4-116
Tabel 4.1.64	Hal-Hal Yang Dievaluasi, Bobot Dan Nilai Kriteria Evaluasi proyek Sektor Transportasi .....	4-117
Tabel 4.1.65	Hasil Evaluasi Kandidat Proyek Transportasi Pada Blue Book 2010-2014 .....	4-118
Tabel 4.1.66	Proyek Peringkat A di DKI Jakarta .....	4-121
Tabel 4.1.67	Proyek Nasional Peringkat A .....	4-121
Tabel 4.1.68	Proyek di Kalimantan Dan Sulawesi dengan Peringkat A .....	4-121
Tabel 4.2.1	Pertumbuhan Tingkat Elektrifikasi Sebelum Dan Sesudah Krisis Keuangan 1997 .....	4-128
Tabel 4.2.2	Kapasitas Pembangkit PLN Menurut Sumbernya dan Pertumbuhannya. ....	4-131
Tabel 4.2.3	Rencana Pembangunan Jalur Pipa Gas Alam Dalam Negeri .....	4-135
Tabel 4.2.4	Pembangunan Jaringan Transmisi Dan Gardu Induk.....	4-139
Tabel 4.2.5	Status Kapasitas Terpasang Dan Beban Puncak Pada Tiap-Tiap Sistim Kelistrikan Di Indoensia (September 2008).....	4-141
Tabel 4.2.6	Pelanggan Menunggu Sambungan PLN Dalam Kapasitas (MW).....	4-142
Tabel 4.2.8	Proyek Pembangunan Listrik Tahun 2010-2014 Untuk Sistim Jawa-Bali.....	4-157
Tabel 4.2.9	Daftar Kandidat Proyek Untuk Pinjaman Eksternal (Sistim Jawa-Bali).....	4-159
Tabel 4.2.10	Ringkasan Proyek Pembangunan Energi (Diluar Sistim Jawa-Bali) .....	4-159
Tabel 4.2.11	Daftar Kandidat Proyek Untuk Pinjaman Eksternal (Diluar Sistim Jawa-Bali).....	4-160
Tabel 4.2.12	Investasi Yang Diperlukan Untuk Jaringan Transmisi Sistim Jawa -Bali.....	4-161
Tabel 4.2.13	Investasi Yang Diperlukan Untuk Gardu Induk Sistim Jawa-Bali .....	4-161
Tabel 4.2.14	Investasi Yang Diperlukan Untuk Jaringan Transmisi Diluar Sistim Jawa-Bali .....	4-161
Tabel 4.2.15	Investasi Yang Diperlukan Untuk Gardu Induk Diluar Sistim Jawa-Bali.....	4-162
Tabel 4.2.16	Investasi Yang Diperlukan Untuk Jaringan Distribusi Diluar Sistim Jawa-Bali .....	4-162
Tabel 4.2.17	Investasi Yang Diperlukan on Jalur Distribusi Diluar Sistim Jawa-Bali .....	4-162
Tabel 4.2.18	Blue Book 2006-2009 (Asli Dan Revisi Tahun 2008).....	4-163
Tabel 4.2.19	Daftar Kandidat Proyek Untuk Blue Book 2010-2014 (Bantuan Proyek) .....	4-164

Tabel 4.2.20	Daftar Kandidat Proyek Untuk Blue Book 2010-2014 (Bantuan Teknis).....	4-165
Tabel 4.2.21	Daftar Kandidat Proyek Untuk Blue Book Dan Evaluasi Awal.....	4-169
Tabel 4.3.1	Tingkat Akses Terhadap Air Minum .....	4-175
Tabel 4.3.2	Pembangunan Fasilitas Air Minum Perpipaan .....	4-175
Tabel 4.3.3	Kesahatan Manajemen PDAM .....	4-177
Tabel 4.3.4	Ringkasan Kinerja PDAM Pada Tahun 2007.....	4-177
Tabel 4.3.5	Jenis Fasilitas Sanitasi Dalam Persen .....	4-179
Tabel 4.3.6	Tipe Pembuangan Sampah .....	4-182
Tabel 4.3.7	Klasifikasi Drainase Perumahan (%) .....	4-182
Tabel 4.3.8	Penganggaran didalam RENSTRA dan Pencairan Aktual oleh Cipta Karya.....	4-183
Tabel 4.3.9	Proyek Air Minum Dengan Skema PPP.....	4-183
Tabel 4.3.10	Kandidat PPP Scheme Dalam PPP Book 2009 .....	4-184
Tabel 4.3.11	Proyek Blue Book 2006-2009 Sampai September 2009 .....	4-195
Tabel 4.3.12	Status/Progress Kandidat Proyek PPP Pada Bulan September 2009 .....	4-204
Tabel 4.3.13	Anggaran Cipta Karya Untuk Sektor Pasokan Air Dan Sanitasi Didalam .....	4-209
Tabel 4.3.14	Informasi Awal Tentang Kegiatan Cipta Karya dengan Menggunakan Pinjaman Luar Negeri /Hibah .....	4-211
Tabel 4.3.15	Model Evaluasi Untuk Kandidat Proyek-Proyek Blue Book Sektor Air dan Sanitasi.....	4-215
Tabel 4.4.1	Kemajuan Aktivitas Utama Dan Perkiraan pencapaian Dalam RPJM.....	4-218
Tabel 4.4.2	Tanggung Jawab Pengembangan Dan Pengelolaan Sistem Irigasi.....	4-221
Tabel 4.4.3	Isu-Isu Sumber Daya Air Regional Per Pulau .....	4-225
Tabel 4.4.4	Luas Lahan Sawah Beririgasi Dan Lahan Sawah Non Irigasi Menurut Kepulauan....	4-231
Tabel 4.4.5	Produksi Rata-Rata Jumlah Padi Setiap Pulau Tahun 2007 .....	4-231
Tabel 4.4.6	Perbandingan Rencana Wilayah Irigasi Dan Wilayah Irigasi menurut Data Statistik BPS (2007).....	4-233
Tabel 4.4.7	Tanggung Jawab Pengelolaan Sistem Irigasi .....	4-234
Tabel 4.4.8	Neraca Air Pada Musim Kering Selama Tahun 2003 Hingga 2020 .....	4-237
Tabel 4.4.9	Ringkasan Kinerja Indoensia Di Sektor Sumber Daya Air .....	4-240
Tabel 4.4.10	Usulan Arah Kebijakan Daerah .....	4-242
Tabel 4.4.11	Alokasi Anggaran O&P Dari DGWR, DPU Tahun 2007 .....	4-243
Tabel 4.4.12	Dana O&P Di Kanada.....	4-243
Tabel 4.4.13	O&P Biaya dan Nialai Asset ini PJT1 .....	4-244
Tabel 4.4.14	Perkiraan nilai Aktiva Infrastruktur Sumber Daya Air Di Indonesia pada Tahun 2002.....	4-245
Tabel 4.4.15	Aset Fasilitas Sumber Daya Air Di Indonesia pada Tahun 2002.....	4-245

Tabel 4.4.16	Indikator Kinerja Yang disarankan di Sektor Sumber Daya Air .....	4-246
Tabel 4.4.17	Logframe Dan usulan Indikator Kinerja Pada Sektor Pengairan .....	4-249
Tabel 4.4.18	Prediksi Konsumsi dan Suplai Beras .....	4-251
Tabel 4.4.19	Ketersediaan Area Layanana Irigasi, Area Tadah Hujan Dan Rawa Pada Tahun 2009.....	4-251
Tabel 4.4.20	Arah Kebijakan Dan Strategi Pengelolaan Infrastruktur Sumber Daya Air Untuk PRJM 2010-2014.....	4-255
Tabel 4.4.21	Prioritas Program Dan Target Dari Pengembangan Infrastruktur Sumber Daya Air Untuk RPJM 2010-2014.....	4-257
Tabel 4.4.22	Aktivitas Dan Indikator Output Dari Pembangunan Sumber Daya Air Untuk RPJM 2010-2014 .....	4-257
Tabel 4.4.23	Jumlah Sektor Proyek Sumber Daya Air Yang Tertulis Dalam Blue Book (2006-2009) .....	4-261
Tabel 4.4.24	Draft Daftar Calon Bantuan Proyek Blue Book 2010-2014 per Desember 2009 .....	4-262
Tabel 4.4.25	Draft Daftar Calon Bantuan Teknis Untuk Blue Book 2010-2014 per Desember 2009 .....	4-263
Tabel 4.4.26	Contoh Kriteria Penilaian Pada kategori, Berat Dan Penilaian .....	4-265
Tabel A1.1.1	Daftar Rencana Pembangunan Nasional yang ditetapkan dalam Sistim Perencanaan Pembangunan Nasional.....	A1-1
Tabel A2.1.1	Sumber Pendanaan Bagi Proyek Sektor Pemerintah.....	A2-1
Tabel A2.1.2	Tren Investasi Langsung Swasta di Indonesia.....	A2-4
Tabel A2.1.3	Berbagai Fungsi Dana ODA.....	A2-5

## Daftar Gambar

	Halaman
Gambar 2.1.1 Trend Sektor Kredit Indoensia Dibandingkan Dengan Negara Lain .....	2-5
Gambar 2.1.2 Perlunya Transformasi Struktur Ekonomi Indonesai .....	2-7
Gambar 2.2.1 Trend Pertumbuhan Regional Menurut Pulau .....	2-10
Gambar 2.2.2 Trend PDB per Kapita Menurut Pulau.....	2-11
Gambar 2.2.3 Trend Angka Kemiskinan .....	2-12
Gambar 2.3.1 Distribusi Produksi Dan Industri Menurut propinsi Di Indonesia, 2003.....	2-17
Gambar 2.3.2 Strategi RPJM Selanjutnya.....	2-22
Gambar 3.1.1 Kebutuhan Investasi Dan Gap Keuangan (2010-2014).....	3-1
Gambar 3.1.2 Hubungan Antara Tingkat Pertumbuhan Dan Investasi Infrastruktur Terhadap PDB .....	3-5
Gambar 3.1.3 Trend Investasi Infrastruktur Dan pertumbuhan PDB Di Indonesia.....	3-7
Gambar 3.1.4 Trend Investasi Infrastruktur Dan pertumbuhan PDB Di Malaysia.....	3-8
Gambar 3.1.5 Trend Investasi Infrastruktur Dan pertumbuhan PDB Di Vietnam.....	3-8
Gambar 3.1.6 Trend Investasi Infrastruktur Dan pertumbuhan PDB Di Thailand .....	3-8
Gambar 3.1.7 Hubungan Antara Investasi Infrastruktur Dan Pertumbuhan Ekonomi (1) .....	3-9
Gambar 3.2.1 Trend Pembagian Dalam Investasi Infrastruktur Terhadap PDB .....	3-10
Gambar 3.2.2 Belanja Pemerintah Pusat Dan Investasi Infrastruktur.....	3-11
Gambar 3.2.3 Pembagian Dalam Belanja Pokok.....	3-14
Gambar 3.2.4 Gambar Alur Kalkulasi Untuk “High/Low Growth Case” .....	3-16
Gambar 3.2.5 Formula Calculation of “Capital Expenditure” .....	3-18
Gambar 3.2.6 Hasil Simulasi-1 Perbedaan Belanja Modal .....	3-21
Gambar 3.2.7 Hasil Simulasi -2 Perbedaan Rasio Pada Pembelanjaan Modal Terhadap PDB.....	3-22
Gambar 3.2.8 Trend Hutang Pemerintah Yang Belum Terbayar .....	3-23
Gambar 3.2.9 Trend Pinjaman Pemerintah Yang Belum Terbayar .....	3-24
Gambar 3.2.10Trend Obligasi Pemerintah Yang Belum Terbayar.....	3-24
Gambar 3.3.1 Belanja Pemerintah Pusat Menurut Jenisnya, 2005-2008 .....	3-26
Gambar 3.4.4 Porsi PFI/PPP Pada Seluruh Investasi Pemerintah di Inggris.....	3-38
Gambar 3.4.5 Investasi Swasta dan Porsinya Terhadap Modal Operasi Masyarakat Korea.....	3-38
Gambar 4.1.1 Kebijakan dan Target Secara Umum Pada Pembangunan Transportasi Dalam RPJM 2005-2009 .....	4-3

Gambar 4.1.2 Hubungan antara Pertumbuhan PDB dan Alokasi Anggaran infrastruktur (Contoh Jepang: sebagai referensi).....	4-6
Gambar 4.1.3 Pengaruh Investasi Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan PDB .....	4-7
Gambar 4.1.4 Volume Transportasi Barang.....	4-9
Gambar 4.1.5 Grafik Referensi Penggantian Transportasi Angkutan Barang.....	4-10
Gambar 4.1.6 Pemindahan dan Produksi Pada Masing Masing Wilayah, 2005 (Units: trillion Rp.).....	4-11
Gambar 4.1.7 Volume Angkutan Barang Dan Penumpang.....	4-14
Gambar 4.1.8 Angkutan Penumpang Menurut Asal Tujuan Di Indonesia (2006) .....	4-15
Gambar 4.1.9 Hubungan Antara Penduduk Dan Kepadatan Jalan Per Areal.....	4-19
Gambar 4.1.10 Perbandingan Antara Indoensia dan GMS (tanpa China).....	4-20
Gambar 4.1.11 Karakteristik Infrastruktur Regional .....	4-22
Gambar 4.1.12 Wilayah Utama Perekonomian Nasional.....	4-23
Gambar 4.1.13 Porsi PDRB Pada Propinsi Peringkat Atas .....	4-24
Gambar 4.1.14 Perbandingan PDRB Per Kapita .....	4-25
Gambar 4.1.15 Kebijakan pembangunan Yang Disarankan.....	4-26
Gambar 4.1.16 Poros Utama Jaringan Transportasi Di Indonesia .....	4-28
Gambar 4.1.17 Identifikasi Koridor Perekonomian Global Bagi Visi Jangka Menengah/Panjang.....	4-29
Gambar 4.1.18 Alokasi Anggaran Tahunan 2005-2009 Dalam APBN dan PHLN .....	4-32
Gambar 4.1.19 Perbandingan Daya Saing Indonesia .....	4-36
Gambar 4.1.20 Kepadatan Jalan Nasional Tiap-tiap Pulau Di Indonesia.....	4-38
Gambar 4.1.21 Kondisi Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau Di Indonesia .....	4-40
Gambar 4.1.22 Daerah Konsentrasi Perkotaan.....	4-42
Gambar 4.1.23 Anggaran Nasional (APBN) Angkutan Kereta Api .....	4-50
Gambar 4.1.24 Alokasi Dana Untuk Investasi Infrastruktur Dan Sarana.....	4-51
Gambar 4.1.25 Perbandingan Daya Saing Indonesia .....	4-56
Gambar 4.1.26 Volume Kargo Transportasi KA menurut Wilayah, 2006-2009 .....	4-58
Gambar 4.1.27 Jumlah Penumpang Angkutan KA, 2006-2009 .....	4-59
Gambar 4.1.28 Alokasi Anggaran Tahunan 2004-2008 Di APBN Dan Realisasi .....	4-66
Gambar 4.1.29 Perbandingan Penumpang Udara Ibukota (2008) .....	4-70
Gambar 4.1.30 Perbandingan Pergerakan Pesawat Dan Kargo Bandara Ibukota (2008).....	4-70
Gambar 4.1.31 Jumlah Wisatawan Yang Mengunjungi Indoensia Dari Tempat-tempat Di Dunia tahun 2007 .....	4-71
Gambar 4.1.32 Jaringan Rute Pergerakan Pesawat Terbang (2005).....	4-73
Gambar 4.1.33 Anggaran Nasional (APBN) Perhubungan Laut.....	4-84
Gambar 4.1.34 Trend Angkutan Peti Kemas Di Negara-Negara Asia.....	4-87

Gambar 4.1.35 Keterkaitan Antara Biaya Handling Terminal Dan Biaya Handling Peti Kemas Di Pelabuhan-Pelabuhan Utama Negara-Negara Asia .....	4-89
Gambar 4.1.36 Lokasi Pelabuhan Strategis Menurut Pulau (Areal) .....	4-90
Gambar 4.1.37 Angkutan Kargo Di Pelabuhan Komersial Dan Non-Komersial Menurut Pulau. ....	4-91
Gambar 4.1.38 Asal Dan Tujuan Komoditi Utama .....	4-92
Gambar 4.1.39 Porsi Moda Angkutan Kargo Di Darat Menurut Pulau .....	4-93
Gambar 4.1.40 Aliran Angkutan Batubara Di Pulau Kalimantan Dan Sumatera.....	4-94
Gambar 4.1.41 Catatan Dan Perkiraan Angkutan Kargo Petikemas Di Pelabuhan Tanjung Priok ...	4-96
Gambar 4.1.42 Kecelakaan Laut (2003-2007) dan Penyebabnya (2007) .....	4-96
Gambar 4.1.43 Produksi Oleh Kapal Nasional/Asing Dalam Angkutan Domestik .....	4-97
Gambar 4.1.44 Produksi Oleh Kapal Nasional/Asing Dalam Angkutan Internasional .....	4-97
Gambar 4.1.45 Distribusi Usia Armada Kapal Indonesia .....	4-98
Gambar 4.1.46 Kandidat Proyek Sektor Transportasi Untuk Blue Book Menurut Wilayah .....	4-109
Gambar 4.1.47 Hubungan Antara Tiga Wilayah Fokus Dengan Tujuan Proyek .....	4-111
Gambar 4.1.48 Kandidat Proyek Sektor Transportasi pada Blue Book Menurut Tujuannya .....	4-111
Gambar 4.1.49 Hasil Peringkat Evaluasi Menyeluruh Pada Blue Book Kandidat Proyek (Sektor Transportasi).....	4-119
Gambar 4.1.50 Hasil Evaluasi of Kandidat Proyek .....	4-120
Gambar 4.1.51 Perbandingan proyek KA Kecepatan Tinggi Di Dunia .....	4-123
Gambar 4.1.52 Proyek Transportasi Di Kota Besar dan Kutu Pertumbuhan Wilayah .....	4-124
Gambar 4.1.53 Rencana Prasarana Dengan Pendekatan Pembangunan Wilayah Terpadu.....	4-126
Gambar 4.1.54 Pintu Gerbang Indoensia Terhadap Koridor Perekonomian Global .....	4-127
Gambar 4.2.1 Target Campuran Energi Tahun 2025 .....	4-130
Gambar 4.2.2 Kapasitas pembangkit PLN Menurut Sumbernya.....	4-132
Gambar 4.2.3 Konsumsi Energi Primer Menurut Bahan Bakarnya (2008).....	4-132
Gambar 4.2.4 Produksi dan Konsumsi Bahan Bakar Minyak (1998-2008) .....	4-133
Gambar 4.2.5 Produksi dan Konsumsi Batubara(1998-2008).....	4-133
Gambar 4.2.6 Produksi dan Konsumsi Gas Alam (1998-2008) .....	4-134
Gambar 4.2.7 Lokasi Jalur Pipa Gas Domestik Yang Ada Dan Rencana Pembangunan Utama .....	4-135
Gambar 4.2.8 Target Dan Pencapaian Campuran Energi Pada RPJM 2004-2009 .....	4-136
Gambar 4.2.9 Tingkat Elektrifikasi Rumah Tangga Tiap-Tiap Propinsi .....	4-137
Gambar 4.2.10 Tingkat Elektrifikasi Pedesaan Tiap-Tiap Propinsi.....	4-138
Gambar 4.2.11 Lokasi Pedesaan Tanpa Listrik .....	4-138
Gambar 4.2.12 Wilayah Dengan Kondisi Listrik Kritis (September 2008) .....	4-142

Gambar 4.2.13 Subsidi Listrik Tahun 2007.....	4-143
Gambar 4.2.14 Campuran Energi Saat Ini dan Target Tahun 2025 .....	4-145
Gambar 4.2.15 Alur Seleksi Proyek Kandidat Untuk Blue Book 2010-2014 .....	4-167
Gambar 4.3.1 Kemajuan Pembangunan Yang Rendah Di Sektor Air Minum .....	4-176
Gambar 4.3.2 Tingkat Sambungan Rumah Terhadap Sistim Air Bersih PDAM .....	4-178
Gambar 4.3.3 Progres Pembangunan yang Rendah di Sektor Limbah .....	4-180
Gambar 4.3.4 Ratio Pelayanan Di Kota Besar Di Indonesia dan Negara Asia Lainnya .....	4-181
Gambar 4.3.5 Permasalahan Sektor Air Dan Sanitasi Saat Ini .....	4-188
Gambar 4.3.6 Institusi Terkait Di Sektor Air Dan Sanitasi.....	4-188
Gambar 4.3.7 Tujuan Dan Matrix.....	4-190
Gambar 4.4.1 Perbandingna Alokasi Anggaran Di Departmen Pekerjaan Umum pada 2006-2009 .....	4-217
Gambar 4.4.2 Perbandingan Alokasi Anggaran Di Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, Kementerian PU Tahun 2006-2009 .....	4-218
Gambar 4.4.3 Distribusi Bencana Alam Di Indonesia Pada 2002-2004 .....	4-227
Gambar 4.4.4 Jumlah Banjir Di Beberapa Tahun Di Indonesia .....	4-227
Gambar 4.4.5 Harga Beras Internasional .....	4-229
Gambar 4.4.6 Produksi Padi Dan Volume Impor Indonesia .....	4-230
Gambar 4.4.7 PDRB Harga Pasar Per Kapita Dari Beberapa Pulau (2008).....	4-235
Gambar 4.4.8 Persentase Orang-Orang Dibawah Garis Kemiskinan Dari Beberapa Pulau (2008).....	4-236
Gambar 4.4.9 Prediksi Pola Curah Hujan Indonesia .....	4-237
Gambar 4.4.10 Distribusi Air Dunia.....	4-238
Gambar 4.4.11 Perbandingan Proporsi Penggunaan Oleh Sektor Air .....	4-239
Gambar 4.4.12 Perbandingan Daya Saing Indoensia Dari Beberapa Indikator.....	4-240
Gambar 4.4.13 Produksi Padi, Luas Panen, Produktivitas dan Penduduk .....	4-247
Gambar 4.4.14 Hubungan Rasio Area Irigasi dan Lahan Padi Rata-Rata Per Propinsi.....	4-248
Gambar A1.1.1 Diagram Formulasi RPJM .....	A1-2
Gambar A1.2.1 Struktur Finansial untuk Pembangunan Prasarana .....	A1-2
Gambar A1.3.1 Jadwal Formulasi RPJM.....	A1-3
Gambar A2.1.1 Trend Pembiayaan Pemerintah (Pinjaman) .....	A2-1
Gambar A2.1.2 Jumlah Pembiayaan Pemerintah melalui Surat Berharga (NET) .....	A2-2
Gambar A2.1.3 Tren Investasi Swasta pada Sektor Utama.....	A2-5
Gambar A2.1.4 Model Pembagian Horisontal dan Vertikal.....	A2-6

### Singkatan

Singkatan	Bahasa Indonesia	Bahasa Inggris
ADB		Asian Development Bank
ADF		Asian Development Fund,
ADF		Agency Francaise de Development
ANS		Air Navigation Services
ANSP		Aviation navigation service providers
APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah	Regional Government Budget
APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara	National Government Budget
APBN-P	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Perubahan	Revised National Government Budget
AP-I	Angkasa Pura I	Indonesia Airport Corporation I
AP-II	Angkasa Pura II	Indonesia Airport Corporation II
APLN	Anggaran PT PLN	PLN's Budget
ASEAN		Association of South-East Asian Nations
ATC		Area Traffic Control
ATM		Air Traffic Management
AWLR		Automatic Water Level Recorder
BAPPENAS	Bedan Perencanaan Pembangunan National	National Development Planning Agency
BHMN	Badan Hukum Milik Negara	State-Owned Legal Entity
BI	Bank Indonesia	Indonesia Central Bank
BKF	Badan Kebijakan Fiskal	Fiscal Policy Agency
BKPM	Badan Koordinasi Penanaman Modal	Indonesia Investment Coordination Board
BOO		Build Own Operate
BOT		Build Own Transfer
BP Migas	Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi	The Implementing Agency for Upstream Oil and Natural Gas Business
BPD	Bank Pembangunan Daerah	Regional Development Bank
BPJT	Badan Pengatur Jalan Tol	Toll Road Management Agency
BPK	Badan Pemeriksa Keuangan	Supreme Audit Agency
BPKP	Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan	Financial and Development Supervisory Board
BPLS	Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo	Sidoarjo Mud Management Board
BPN	Badan Pertanahan Nasional	National Land Agency
BPP-SPAM	Badan Pendukung Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum	Water Supply Development Supporting Agency
BPS	Badan Pusat Statistik	Central Bureau of Statistic
BRICs		Brazil, Russia, India, and China
BRT		Bus Rapid Transit
BUJT	Badan Usaha Jalan Tol	Toll-road Business Agency
BUMD	Badan Usaha Milik Daerah	Regional Owned Enterprises
BUMN	Badan Usaha Milik Negara	State-Owned Enterprises
CCT		Clean Coal Technology
CDM		Clean Development Mechanism
CMEA		Coodinating Ministry of Economic Affairs

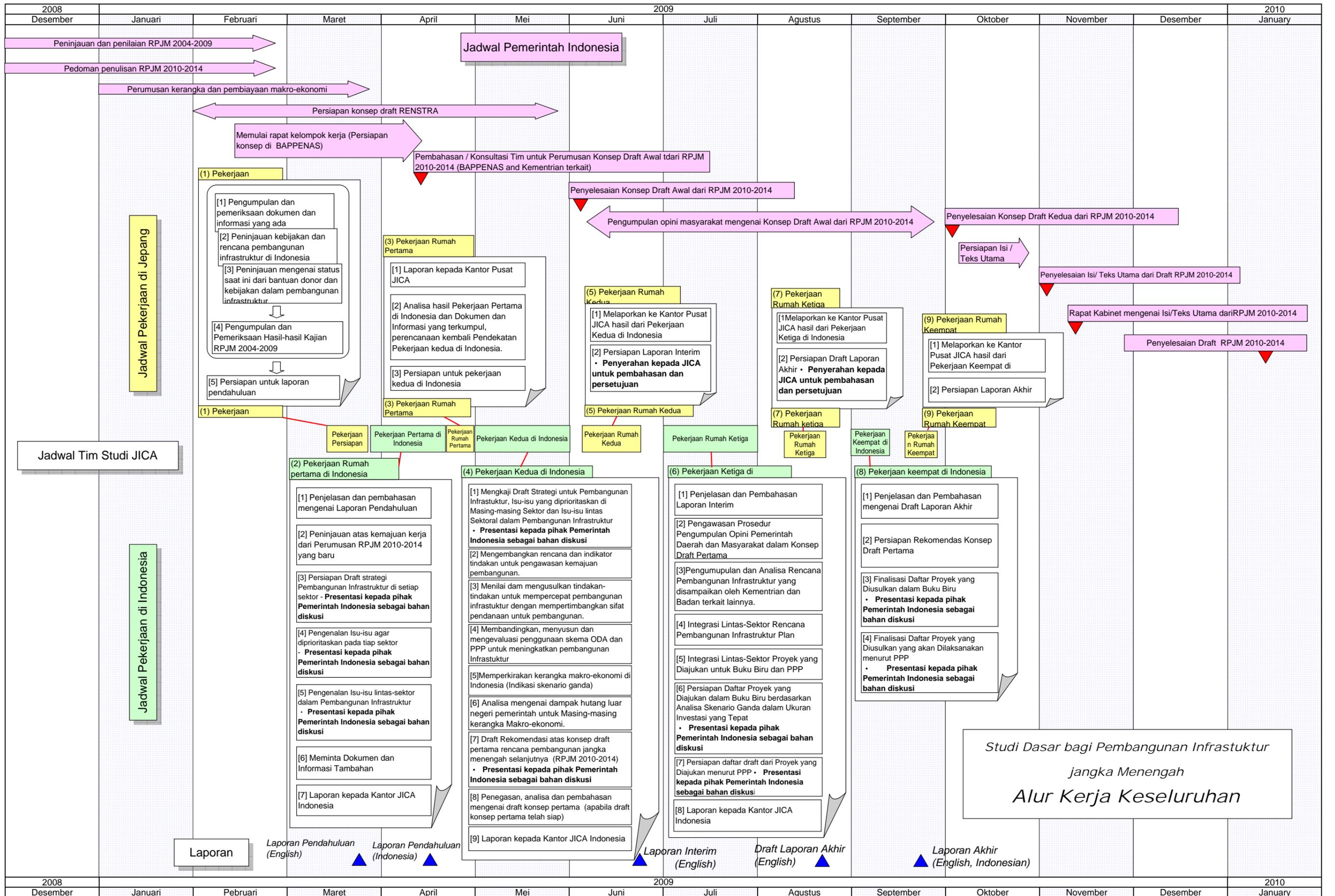
<b>Singkatan</b>	<b>Bahasa Indonesia</b>	<b>Bahasa Inggris</b>
CNS		Communication, Navigation , Surveillance
CNS/ATM		Communication, Navigation, Surveillance/ Air Traffic Management
CPI		Consumer Price Index
CSR		Corporate Social Responsibility
DAK	Dana Alokasi Khusus	Specific Allocation Fund
DAU	Dana Alokasi Umum	General Allocation Fund
DBH	Dana Bagi Hasil	Revenue Sharing Fund
DGAC		Directorate General of Air Communications
DGCA	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Directorate General of Civil Aviation
DGEEU		Directorate General of Electricity and Energy Utilization
DGR		Directorate General of Railways
DGWR	Directorate Jenderal Sumber Daya Air	Directorate General of Water Resources
DIPA	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran	Budget Implementation Registration Form
DIPA-K/L	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran- Kementerian/Lembaga	List of Field Budget Implementation for Ministries and Agencies
DOT		Department of Transportation
DPD	Dewan Perwakilan Daerah	Regional Representative Board
DPPP (DP3)	Direktorat Pengelolaan Penerusan Pinjaman	Directorate for the Management of Local Government Sub-loans
DPR	Dewan Perwakilan Rakyat	House of Representative
DPRD	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah	Regional House of Representative
DPU	Departemen Pekerjaan Umum	Ministry of Public Works
DSM		Demand Side Management
EE		Energy Efficiency
FAO		Food and Agriculture Organization of the United Nations
FDI		Foreign Direct Investment
FTP		Fast Track Program (for electric power development)
FY		Fiscal Year
GB Island		Great Britain Island
GDP	Pendapatan Domestik Bruto (PDB)	Gross Domestic Product
GHG		Greenhouse Gas
GOI		Government of Indonesia
GRDP		Gross Regional Domestic Product
GW		Giga Watt
GWh		Giga Watt Hour
HSD		High Speed Diesel
IBRD		International Bank for Reconstruction and Development
ICAO		International Civil Aviation Organization
ICOLD		International Commision of Large Dam
ICP		Indonesia Crude Oil Price
ICT		Information and Communication

<b>Singkatan</b>	<b>Bahasa Indonesia</b>	<b>Bahasa Inggris</b>
		Technology
IDA		The International Development Association
IDB		Islamic Development Bank
IDPL		Infrastructure Development Program Loan
IFC		International Finance Corporation
IFI		International Fund Institution
IIFF		Indonesia Infrastructure Financing Facility
ILS		Instrument Landing System
IMF		International Monetary Fund
IMO		Infrastructure Maintenance and Operation
IPP		Independent Power Producer
ISDA		International Swaps and Derivative Association
ISSC		International Ship Security Certificate
ITS		Intelligent Transportation System
IWRM		Integrated Water Resources Management
Jamali	Java-Bali-Madura	
JBIC		Japan Bank for International Cooperation
JICA		Japan International Cooperation Agency
JORR		Jakarta Outer Ring Road
JV		Joint Venture
KKPPI		National Committee for the Acceleration of Infrastructure Provision Policy
kmc		Kilo Meter Circuit
KRD	Kereta Rel Diesel	Diesel Multiple Unit
KRDE	Kereta Rel Diesel Elektrik	Diesel Electric Multiple Unit
KRL	Kereta Rel Listrik	Electric Multiple Unit
KTI	Kawasan Timur Indonesia	Eastern Indonesia
kV		KiloVolt
kWh		Kilo Watt Hour
LAA	Listrik Aliran Atas	Overhead Wire
LRT		Light Rail Transit
MDC		More Developed Contry
MDGs		Millenium Development Goals
MEMR		Ministry of Energy and Mineral Resources
MIC		Middle Income Country
MMCFD		Million Cubic Feet per Day
MMSCFD		Million Standard Cubic Feet per Day
MOA		Ministry of Agriculture
MOE		Ministry of Environment
MOF		Ministry of Finance
MOHA		Ministry of Home Affairs
MOT		Ministry of Transportation
MPW		Ministry of Public Works
MRT		Mass Rapid Transit
MTEF		Medium-term Expenditure Framework
MTFF		Medium-term Fiscal Framework
Musrenbang	Musyawaharah Perencanaan Pembangunan	Meeting for Development Planning

<b>Singkatan</b>	<b>Bahasa Indonesia</b>	<b>Bahasa Inggris</b>
MVA		Mega Volt Ampere
MW		Mega Watt
NAD	Nanggroe Aceh Darussalam	
NGO		Non-Governmental Organization
NJOP	Nilai Jual Obyek Pajak	Tax Object Selling Price
NO <sub>x</sub>		Nitrogen Oxide
NTB	Nusa Tenggara Barat	West Nusa Tenggara
NTT	Nusa Tenggara Timur	East Nusa Tenggara
O&M		Operation and Maintenance
ODA		Official Development Assistance
OECD		Organisation for Economic Co-operation and Development
OOF		Other Official Flow
P3CU		PPP Central Unit
PBB		Performance Based Budget
PDAM	Perusahaan Daerah Air Minum	Publicity-owned water company
PELINDO	PT. Pelabuhan Indonesia	Indonesia Port Corporation
PERPAMSI	Persatuan Perausahaan Air Minum Seluruh Indonesia	Association of Indonesian Water Companies
Perpres, PP		Presidential Regulation
PFI		Private Finance Initiative
PHLN	Pinjaman dan Hibah Luar Negeri	Foreign Loan and Grant
PIMAC		Public Private Infrastructure Investment Management Center
PJT1	Perum Jasa Tirta 1	Public Water Service Corporation
PLTP	Pembangkit Listrik Tenaga Panas Bumi	Geothermal Electricity Power Plant
PLTU	Pembangkit Listrik Tenaga Uap	Steam Electricity Power Plant
PNBP	Penerimaan Negara Bukan Pajak	Non Tax Revenues
PNPM	Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat	National Program for Community Empowerment
PP	Peraturan Pemerintah	Government Regulation
PPA		Power Purchase Agreement
PPh	Pajak Penghasilan	Income Tax
PPI		Private Participation in Infrastructure
PPJT	Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	Toll Road Development Agreement
PPN	Pajak Pertambahan Nilai	Value Added Tax
PPP		Public Private Partnerships
Propenas	Program Pembangunan Nasional	National Development Program
PSO		Public Service Obligation
PT KAI	Kereta Api Indonesia	Indonesia Railways Company
PT Pelni	Pelayaran Nasional Indonesia	The National Indonesian Shipping Company
PT Pertamina	Perusahaan Tambang Minyak Nasional	National Oil Company
PT PGN	Perusahaan Gas Negara	Government Gas Company
PT PLN	Perusahaan Listrik Negara	National Electricity Company
PT Telkom		Telecommunication Company
Renja-KL	Rencana Kerja-Kementerian Lembaga	Work Plan for Ministries and Agencies

<b>Singkatan</b>	<b>Bahasa Indonesia</b>	<b>Bahasa Inggris</b>
Renja-SKPD		Work Plan of Work Unit of the Regional Government
Renstra-KL	Rencana Strategi-Kementerian Lembaga	Strategic Plan for Ministries and Agencies
Renstra-SKPD		Strategic Plan for of Work Unit of the Regional Government
RKA-KL	Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga	Work Plan and Budget for Ministries and Agencies
RKP	Rencana Kerja Pemerintah	Government Work Plan
RKPD	Rencana Kerja Pemerintah Daerah	Regional Government Work Plan
RPJM	Rencana Pembangunan Jangka Menengah	Medium-Term Development Plan
RPJMD	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah	Regional Medium-Term Development Plan
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional	National Medium-Term Development Plan
RUKD	Rencana Umum Ketenagalistrikan Daerah	Regional Electricity General Plan
RUKN	Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional	National Electricity General Plan
RUPTL	Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik	Electric Power Provision Plan
RUU&NK	Rancangan Undang-undang & Nota Kesepahaman	Bill and Note of Understanding
SAL	Saldo anggaran Lebih	Comulated Budget Surplus
SBI	Sertifikat Bank Indonesia	Certificate of Bank of Indonesia
SBI 3M		State Bank of Indonesia 3 months
SBN	Surat Berharga Negara	Government Securities
SBSN	Surat Berharga Syariah Negara	Islamic Based Government Securities
SE-MK	Surat Edaran-Menteri Keuangan	Circulation Letter by Ministry of Finance
SKPD	Satuan Kerja Perangkat Daerah	Regional Work Unit
SLA	Penerusan Pinjaman	Subsidiary Loan Agreement
SOE		State-Owned Enterprises
SOx		Sulfur Oxide
SPM	Standar Pelayanan Minimum	Minimum Service Standard
SRI		System for Rice Intensification
TAC		Track Access Charges
TDL	Tarif Dasar Listrik	Electricity Base Tariff Rate
TEU		Twenty Foot Equivalent Unit
TIS		Traffic Information Systems
TOE		Tonne of Oil Equivalent
TWh		Tera Watt Hour
UK		United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
UNDP		United Nation Development Program
UNESCAP		UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
USA		United States of America
UU	Undang-undang	Act/Law
VAT		Value Added Tax
VFM		Value For Money
WKP	Wilayah Kerja Pertambangan	Mining Work Area

<b>Singkatan</b>	<b>Bahasa Indonesia</b>	<b>Bahasa Inggris</b>
WUA	Perkumpulan Petani Pemakai Air (P3A)	Water User's Association



## **Bab 1      Pendahuluan**

### **1.1      Latar Belakang dan Dasar Pemahaman Studi**

Produksi Domestik Bruto (PDB) per kapita di Indonesia tetap berada dibawah tingkatan \$1.000 selama krisis ekonomi pada tahun 1997. Dengan peningkatan rasio anual lebih dari 6%, PDB per kapita telah meningkat hingga \$2.000 pada tahun 2007, dimana lebih tinggi dari sebelum krisis ekonomi. Dengan keadaan kondisi alam, pertanian dan sumberdaya manusianya, perekonomian Indonesia diharapkan akan terus meningkat. Namun, untuk menjaga peningkatan yang tetap dan berkesinambungan untuk dapat mencapai peningkatan lebih jauh dalam pembangunan sosio-ekonomi, diperlukan perencanaan pembangunan yang komprehensif dari segi jangka menengah hingga panjang menuju pembangunan nasional. Untuk mengatasi kesenjangan pembangunanta wilayah pemerataan pembangunan, untuk membangun dan memanfaatkan sumberdaya yang berlimpah secara efektif, dan untuk mempromosikan investasi asing dan swasta dalam mencapai pembangunan perekonomian yang berkesinambungan, yang diperlukan adalah mempromosikan pembangunan prasarana perekonomian.

Pemerintah Indonesia telah memformulasikan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM 2004-2009) Nasional dengan menitik beratkan pada pokok-pokok berikut sebagai agenda pembangunan nasional, dan berusaha untuk mencapai agenda tersebut dengan penetapan target, prioritas permasalahan, dan peraturan dasar:

- 1) Menciptakan Indonesia yang aman dan damai;
- 2) Membentuk masyarakat sadar hukum dan demokratis; dan
- 3) Meningkatkan kesejahteraan sosial dan perekonomian masyarakat.

Pembangunan prasarana perekonomian yang terlambat disebabkan oleh hal-hal seperti berikut:

- 1) Tidak mencukupinya anggaran pemerintah untuk pembangunan prasarana secara besar-besaran; dan
- 2) Tidak ada formulasi peraturan berdasarkan pada sudut jangka menengah dan panjang.

Berdasarkan hal tersebut, Pemerintah Indonesia menjadwalkan untuk memformulasikan Rencana Pembangunan Jangka-Menengah Nasional (2010-2014) mendatang pada tahun 2009 untuk mempromosikan strategi pembangunan prasarana perekonomian.

Dalam studi ini, berdasarkan dari hasil-hasil pengkajian permasalahan yang ada pada Rencana Pembangunanh Jangka Menengah Nasional (RPJM 2004-2009), rekomendasi yang ada akan dipelajari sehingga mempromosikan secara efektif bagi pembangunan infrastruktur pada Renana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJM 2010-2014) yang akan datang pada sektor transportasi, tenaga listrik, pengairan dan limbah, penanggulangan banjir/irigasi. Selanjutnya, studi ini akan mempelajari dan mengusulkan kandidat proyek-proyek yang yang dimasukkan dalam Blue Book 2010-2014, dan Daftar PPP.

Indonesia setiap tahun menerima pinjaman sejumlah 2,5 milyar US dollar terutama dari ODA Jepang, Bank Dunia, dan Bank Pembangunan Asia. Dampak dari hutang tersebut terhadap anggaran pemerintah tidak sedikit, sehingga studi tentang pembiayaan harus dilakukan dalam studi ini dengan cakupan jangka menengah dan panjang.

Pemerintah Jepang memformulasikan “kebijakan bantuan terhadap Indonesia” pada tahun 2004 yang mengemukakan “pembangunan prasarana perekonomian” sebagai salah satu dari lima pokok-pokok penting. ODA Jepang telah membantu pembangunan prasarana perekonomian melalui pemberian Pinjaman Yen bagi sejumlah proyek-proyek pembangunan prasarana yang terdapat dalam Blue Book sebagai kandidat proyek untuk memperoleh bantuan pembangunan asing dalam sektor transportasi, tenaga-listrik, pengairan dan limbah, serta pembangunan sumberdaya air. Tidak akan ada perubahan atas kebijakan ini, berarti proyek-proyek Pinjaman Yen kedepan akan dipilih dari Blue Book yang akan disiapkan.

## **1.2 Tujuan-Tujuan Studi**

Tujuan-tujuan studi ini adalah sebagai berikut:

- 1) Membantu BAPPENAS dalam memformulasi Rencana Pembangunan Jangka Pendek Nasional (2010-2014) yang akan datang dimana pelaksanaannya hanya dilakukan oleh BAPPENAS.
- 2) Mempelajari dan mengusulkan cara-cara yang efektif untuk mempromosikan pembangunan infrastruktur kedepan.
- 3) Dari segi realisasi hal-hal tersebut diatas; meneliti dan merekomendasikan daftar kandidat proyek yang akan dimasukkan dalam Blue Book (2010-2014) yang akan datang.
- 4) Selama pelaksanaan pekerjaan diatas, agar dengan jelas memperlihatkan dampak hutang luar atas keuarangan pemerintah untuk jangka menengah dan panjang.

## **1.3 Jadwal Pelaksanaan**

### **1.3.1 Rencana Pekerjaan dan Skema Balok**

Menurut jadwal studi asli yang ditampilkan pada Laporan Awal (Inception Report), studi ini akan dilaksanakan mulai bulan Maret 2009 hingga akhir September 2009, selama jangka waktu sekitar tujuh bulan. Tabel berikut memperlihatkan detil rencana kerja pada tiap-tiap tahap. Gambar 1.31. adalah keseluruhan jadwal study yang diperlihatkan bersamaan dengan jadwal pemerintah Indonesia.

Tahap	Pokok Pekerjaan Utama	Jadwal Asli (Hasil Aktual)
(1) Pekerjaan Persiapan di Jepang	[1] Pengumpulan dan Penelitian Dokumen dan Informasi yang Ada [2] Tinjauan Kebijakan dan Rencana Pembangunan Infrastruktur di Indonesia [3] Tinjauan Status yang ada Bantuan Donor dan Kebijakan pada Pembangunan Prasarana [4] Pengumpulan dan Penelitian Hasil-Hasil Tinjauan RPJM 2005-2009 [5] Penyiapan Inception Report	Pertengahan hingga Akhir Bulan Maret 2009 0,3 bulan
(2) Pekerjaan Pertama di Indonesia	[1] Uraian dan Diskusi Inception Report [2] Konfirmasi Kemajuan Pekerjaan Penjabaran RPJM 2010-2014 yang baru [3] Penyiapan Draft Strategi Pembangunan Prasarana pada Tiap Sektor → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [4] Identifikasi Isu yang di Prioritaskan pada Tiap Sektor → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [5] Identifikasi Isu-Isu Antar Sektor pada Pembangunan Infrastruktur → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [6] Permintaan Tambahan Dokumen dan Informasi dari BAPPENAS [7] Melaporkan kepada JICA Indonesia Office	Akhir bulan Maret hingga Pertengahan April, 2009 0,8 bulan
(3) Pekerjaan Rumah Pertama di Jepang	[1] Melaporkan ke JICA Pusat [2] Menganalisa Hasil Pekerjaan Pertama di Indonesia dan Pengumpulan Dokumen dan Informasi, merencanakan lagi Pendekatan Pekerjaan ke 2 di Indonesia [3] Persiapan Pekerjaan ke 2 di Indonesia	Akhir bulan April, 2009 0,3 bulan
(4) Pekerjaan Kedua di Indonesia	[1] Tinjauan Draft Strategi Pembangunan Infrastruktur, Isu yang harus Diprioritaskan pada Tiap Sektor dan Isu Antar-Sektor dalam Pembangunan Infrastruktur → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [2] Membangun rencana langkah dan indikator untuk memantau kemajuan pembangunan [3] Meneliti dan mengusulkan tindakan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur sesuai jenis dana bagi pembangunan [4] Membandingkan, mengatur dan mengevaluasi pelaksanaan skema ODA dan PPP dalam mempromosikan pembangunan infrastruktur [5] Meprakirakan kerangka makro-ekonomi Indonesia (dengan indikasi multiple-skenario) [6] Analisa dampak hutang luar negeri pada tiap-tiap kerangka makro-ekonomi [7] Draft rekomendasi pada konsep pertama draft Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJM 2010-2014) yang akan datang → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [8] Konfirmasi, analisa dan pembahasan draft konsep pertama (bila draft konsep sudah siap) [9] Melaporkan kepada JICA Indonesia Office	Beginning to end of May, 2009 1.0 month
(5) Pekerjaan Rumah Kedua di Jepang	[1] Melaporkan kepada JICA Pusat Hasil Pekerjaan Kedua di Indonesia [2] Penyiapan Interim Report → <i>Penyampaian ke JICA untuk diskusi dan tanggapan</i>	Pertengahan bulan Juni, 2009 0,5 bulan

Tahap	Pokok Pekerjaan Utama	Jadwal Asli (Hasil Aktual)
(6) Pekerjaan Ketiga di Indonesia	[1] Uraian dan Diskusi Interim Report [2] Pemantauan Prosedur Pengumpulan Opini Pemerintah Daerah dan Masyarakat pada Draft Konsep Ke 1 [3] Pengumpulan dan Analisa Rencana Pembangunan Prasarana yang disampaikan oleh Kementerian dan Lembaga terkait [4] Keterpaduan Antar-Sektor pada Rencana Pembangunan Infrastruktur [5] Keterpaduan Antar-Sektor pada Proyek yang Diusulkan untuk Blue Book dan PPP [6] Penyiapan Daftar Proyek yang Diusulkan dalam Blue Book berdasarkan pada Analisa Skenario Plural dan Jumlah Investasi yang Sesuai → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [7] Penyiapan daftar draft proyek-proyek yang diusulkan untuk PPP → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [8] Laporan kepada JICA Indonesia Office	Awal bulan Juli hingga akhir Juli 2009 1,0 bulan (Agustus hingga Desember, 2009)
(7) Pekerjaan Rumah Ketiga di Jepang	[1] Laporan kepada JICA Pusat hasil pekerjaan ketiga di Indonesia [2] Penyiapan Draft Laporan Akhir → <i>Penyampaikan ke JICA untuk diskusi dan tanggapan</i>	Awal hingga pertengahan bulan Agustus, 2009 0,5 bulan (Desember, 2009 hingga awal Januari, 2010)
(8) Pekerjaan Keempat di Indonesia	[1] Uraian dan Diskusi Draft Laporan Akhir [2] Penyiapan Rekomendasi Draft Konsep ke 1 RPJM (2010 – 2014) [3] Finalisasi Daftar Usulan Proyek dalam Blue Book → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i> [4] Finalisasi Daftar Proyek yang Diusulkan untuk dilaksanakan dengan PPP → <i>Presentasi kepada Pemerintah Indonesia untuk pelaksanaan diskusi</i>	Awal September, 2009 0,3 bulan (Akhir Januari, 2010)
(9) Pekerjaan Rumah Keempat di Jepang	[1] Laporan ke JICA Pusat Hasil Pekerjaan Keempat di Indonesia [2] Penyiapan Laporan Akhir	Akhir September, 2009 0,4 month (Februari hingga Maret, 2010)

## Bab 2 Strategi Pembangunan Prasarana Lima Tahun Kedepan

### 2.1 Kinerja Perekonomian dan Pembangunan Indonesia

#### 2.1.1 Kinerja Perekonomian Indonesia pada Saat Ini

Perekonomian Indonesia menunjukkan peningkatan yang tinggi di awal tahun 1990-an. Rata-rata tingkat pertumbuhan BDP adalah 8% pada tahun 1990 hingga 1996. Kecepatan pembangunannya tinggi seperti terjadi di negara-negara Thailand dan Malaysia. Industrialisasi dan modernisasi pertanian ditingkatkan dan kebijakan pemerintah Indonesia telah berhasil dalam usahanya untuk mencapai sasaran pembangunan. Berdasarkan industrialisasi tersebut, maka dilakukan percepatan pengalihan dari “substitusi impor” menjadi “peningkatan-ekspor”. Kebijakan tersebut telah membuka lapangan kerja secara luas.

Investasi asing langsung dari luar negeri terus meningkat sejak akhir tahun 1980-an. Banyak negara-negara ASEAN dan Cina melakukan deregulasi modal asing dan mengundang langsung investasi luar negeri. Indonesia juga mengadopsi deregulasi, seperti misalnya, dengan mengundang investasi dari perusahaan-perusahaan yang modalnya 100% asing. Akan tetapi, penempatan waktunya agak terlambat sehingga jumlah modal yang cukup besar tidak mengalir kedalam negeri untuk digunakan bagi suatu jaringan produksi internasional.

Krisis keuangan yang melanda Asia pada tahun 1997 mengakibatkan dampak yang parah terhadap perekonomian Indonesia. Setelah krisis, hampir semua investasi swasta terhenti demikian juga yang terjadi pada kegiatan perekonomian. Anggaran baik untuk pembangunan prasarana ataupun untuk pelaksanaan renovasi fasilitas yang ada turun dengan drastis dan hampir semua proyek-proyek penting ditunda atau dihentikan. Dengan rendahnya investasi, kemajuan pemulihan ekonomi Indonesia menjadi lambat dan menghambat pembangunan sosial-ekonomi dalam negeri.

Sejak tahun 1997, Pemerintah Indonesia melaksanakan program IMF dan bergulat untuk mengatasi krisis. Dengan usaha ini, perekonomian memperlihatkan tingkat pemulihan yang baik dan program IMF dihentikan pada tahun 2003. Bahkan setelah itu, Pemerintah Indonesia selalu berusaha untuk melakukan reformasi infrastruktur. Walaupun kadang-kadang perekonomian mengalami fluktuasi dengan terjadinya hal-hal tak terduga, seperti misalnya memburuknya keadaan pasar global dan bencana alam, akan tetapi pengaruhnya terhadap perekonomian makro tetap kecil<sup>1</sup> dan situasi perekonomian Indonesia makin membaik dan stabil pada tahun-tahun ini. Tendensi tersebut dapat dilihat pada indikator utama perekonomian yang terdapat dalam Tabel 2.1.1.

---

<sup>1</sup> Pengumuman resmi IMF No. 9/201 menyebutkan bahwa “Sebagai manfaat dari kondisi awal yang kuat, perekonomian Indonesia justru menjadi kokoh terhadap guncangan. Setelah mengalami tekanan pasar pada kuartal terakhir tahun 2008, terdapat beberapa tanda-tanda kembalinya kepastian perekonomian seperti diindikasikan oleh penguatan rupiah, suku bunga rendah, dan pemulihan pasar modal.” “Kedepan, kami menaikkan proyeksi perkembangan perekonomian untuk tahun 2009 pada 3-4 persen dengan perkiraan bahwa inflasi akan menurun hingga 5 persen pada akhir tahun.” Pada saat ini, IMF memperkirakan bahwa peningkatan PDB ada pada angka 4,0 % di tahun 2009 dan 4,8% di tahun 2010 (Sumber: “World Economy Outlook” (Juli 2009)).

**Tabel 2.1.1 Indikator Utama Perekonomian Indonesia**

Indikator \ Tahun	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tingkat Pertumbuhan PDB	0.2%	4.8%	3.5%	3.6%	4.1%	5.1%	5.6%	5.5%	6.3%	6.1%
Angka Inflasi (CPI)	2.0%	9.4%	12.6%	10.0%	5.1%	6.4%	17.1%	6.6%	6.6%	11.06%
Tingkat Pengangguran	6.40%	6.10%	8.10%	9.06%	9.57%	9.86%	10.26%	10.28%	9.11%	8.39%
Cadangan Valuta Asing (US\$ Billion)	27.3	29.3	27.9	31.2	36.3	36.3	34.7	42.6	56.9	51.6
Nilai Tukar (Rp./\$ pada akhir tahun)	7,100	9,595	10,400	8,940	8,425	9,327	9,830	9,020	9,419	10,950
Neraca Perdagangan (US\$ Billion)	24.7	28.5	25.3	25.7	28.6	25.1	28.0	39.6	39.6	7.97
Suku Bunga (SBI 3M, pada akhir tahun)	12.6%	14.3%	17.6%	13.1%	8.3%	7.4%	12.75%	9.5%	7.8%	11.08%
Skor Kredit (S&P, pada akhir tahun)	CCC+	B-	CCC	CCC+	B	B+	B+	BB-	BB-	BB-

Sumber: BPS, BI, S&P

Banyak indikator perekonomian yang menjadi lebih baik pada sepuluh tahun terakhir ini. Seperti misalnya, tingkat pertumbuhan PDB selalu meningkat sejak tahun 2000. Walaupun memerlukan beberapa tahun, keadaan perekonomian terus pulih dimana konsumsi domestik meningkat dengan tajam. Cadangan valuta asing memperlihatkan kecenderungan meningkat dan dibandingkan dengan keadaan pada tahun 1999, nilainya hampir dua kali lipat pada tahun 2007. Hal ini disebabkan ketatnya pengawasan mata uang asing oleh pemerintah pada awal tahun 2000-an. Disamping itu, neraca perdagangan menjadi semakin baik, dan industri ekspor semakin giat seperti sebelum terjadinya krisis. Skor kredit, yang merupakan indikator penting bagi investor asing juga makin meningkat secara bertahap dan ini menunjukkan bahwa skor kredit di Indonesia semakin baik. Hal ini telah menunggang pemerintah untuk meningkatkan penerbitan jaminan pemerintah pada tahun-tahun terakhir.

Sayangnya, tidak seperti pada indikator yang sangat sehat ini, terdapat beberapa indikator lainnya, misalnya inflasi (CPI – Index Harga Konsumen) dan suku bunga yang memperlihatkan kinerja yang kurang baik. Tingkatannya tidak stabil bahkan agak tinggi pada tahun 2005 dan tahun 2008, saat harga minyak dunia meningkat tajam. Hal ini mengimplikasikan bahwa indikator-indikator ini rentan terhadap keadaan perekonomian dunia (misalnya: fluktuasi harga komoditi utama dan nilai tukar).

Disamping kedua indikator tersebut, tingkat pengangguran juga kurang menguntungkan. Tingkatannya tetap tinggi, sekitar 8 hingga 10% dan terus memburuk sejak tahun 2001. Ini berarti bahwa pertumbuhan perekonomian tidak memadai untuk menampung jumlah angkatan kerja yang besar. Pemerintah hendaknya dapat mengadopsi suatu peraturan yang dapat menstimulasi penciptaan lapangan kerja untuk menurunkan tingkat pengangguran. Salah satu kebijakan untuk meningkatkan perindustrian adalah dengan meningkatkan prasarana. Tabel berikut memperlihatkan dampak masing-masing industri terhadap pengangguran.

**Tabel 2.1.2 Dampak terhadap Jumlah Pengangguran, 1985-2005**

Industri	Tingkat Pertumbuhan Pengangguran (1)	Tingkat Pertumbuhan PDB (2)	Elastisitas (3) = (1)/(2)	Tingkat Pengangguran (1985) (4)	Dampak terhadap Jumlah Pengangguran (5) = (3)x(4)
Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan	0.95%	2.47%	0.38	54.7%	0.21
Pertambangan dan galian	3.89%	2.01%	1.94	0.7%	0.01
Manufaktur	3.62%	6.96%	0.52	9.3%	0.05
Listrik, gas dan air	5.13%	10.27%	0.50	0.1%	0.00
Konstruksi	3.89%	5.23%	0.74	3.4%	0.03
Perdagangan grosir, eceran, restoran dan hotel	3.25%	5.17%	0.63	15.0%	0.09
Transportasi, pergudangan, komunikasi	5.30%	6.76%	0.78	3.1%	0.02
Keuangan, asuransi, real estate dan jasa bisnis	7.59%	4.67%	1.63	0.4%	0.01
Masyarakat, social dan jasa pribadi	1.08%	3.66%	0.30	13.3%	0.04

Sumber : Studi sosio-ekonomi untuk New JICA's County Assistance Strategy for Indonesia yang Baru

Tabel 2.1.1 memperlihatkan bahwa “Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan” memberikan pengaruh besar terhadap lapangan kerja pada tahun 1985 hingga 2005, diikuti oleh “Perdagangan grosir, eceran, restoran dan perhotelan” kemudian “Manufaktur”. “Industri primer” dan “Perdagangan grosir, dll.” mempunyai pengaruh langsung terhadap lapangan kerja tapi “Nilai Tambah” nya kecil dibanding manufaktur.

Tabel berikut memperlihatkan pengaruh lapangan kerja menurut daerah dan industry.

**Tabel 2.1.3 Pengaruh terhadap Lapangan Kerja Domestik menurut Daerah dan Industri**

Tingkatan terhadap daerah	Jawa		Sumatra		Kalimantan		Sulawesi		Other Eastern Indonesia	
1	Perdagangan grosir dan eceran	0.061	Perdagangan grosir dan eceran	0.037	Pertanian, kehutanan dan perikanan	0.014	Pertanian, kehutanan dan perikanan	0.013	Pertanian, kehutanan dan perikanan	0.021
2	Manufaktur	0.039	Pertanian, kehutanan dan perikanan	0.012	Perdagangan grosir dan eceran	0.005	Perdagangan grosir dan eceran	0.004	Manufaktur	0.002
3	Pertanian, kehutanan dan perikanan	0.038	Manufaktur	0.007	Manufaktur	0.002	Layanan Masyarakat	0.004	Perdagangan grosir dan eceran	0.002
4	Layanan Masyarakat	0.023	Layanan Masyarakat	0.007	Layanan Masyarakat	0.002	Manufaktur	0.001	Layanan Masyarakat	0.002
5	Konstruksi	0.021	Konstruksi	0.006	Pertambangan dan galian	0.001	Konstruksi	0.001	Konstruksi	0.001
6	Transportasi dan telekomunikasi	0.017	Transportasi dan telekomunikasi	0.004	Konstruksi	0.001	Transportasi dan telekomunikasi	0.001	Transportasi dan telekomunikasi	0.001
7	Pertambangan dan galian	0.006	Pertambangan dan galian	0.004	Transportasi dan telekomunikasi	0.001	Pertambangan dan galian	0.000	Pertambangan dan galian	0.000
8	Keuangan dan asuransi	0.006	Keuangan dan asuransi	0.001	Listrik, gas dan air	0.000	Listrik, gas dan air	0.000	Listrik, gas dan air	0.000
9	Listrik, gas dan air	0.000	Listrik, gas dan air	0.000	Listrik, gas dan air	0.000	Keuangan dan asuransi	0.000	Keuangan dan asuransi	0.000

Sumber : Studi Socio-Ekonomi untuk Formulasi Bantuan pada Strategi Baru Bantuan JICA bagi Indonesia.

Seperti diindikasikan pada tabel diatas, sektor pertanian masih merupakan lapangan pekerjaan terbesar di dalam negeri. Akan tetapi, daerah-daerah seperti Jawa-Bali dan Sumatera dimana industri merupakan kegiatan perekonomian yang dominan, manufaktur dan jasa kelihatannya memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap lapangan kerja. Pada saat yang bersamaan, lapangan kerja yang ada terus menurun dalam sektor pertanian, sangat jelas bahwa kontribusi sektor pertanian terhadap pertumbuhan ekonomi dan lapangan kerja akan hilang dengan berjalannya waktu. Oleh karena itu, peningkatan industri akan sangat tepat untuk meningkatkan perekonomian dan lapangan kerja.

Selanjutnya, kinerja perekonomian Indonesia dianalisa melalui perbandingan dengan negara lain. Tabel 2.1.4 memberikan perbandingan atas indikator utama perekonomian antara Indonesia dan negara-negara lainnya.

**Tabel 2.1.4 Perbandingan Kinerja Perekonomian dengan Negara Lainnya (tahun 2007)**

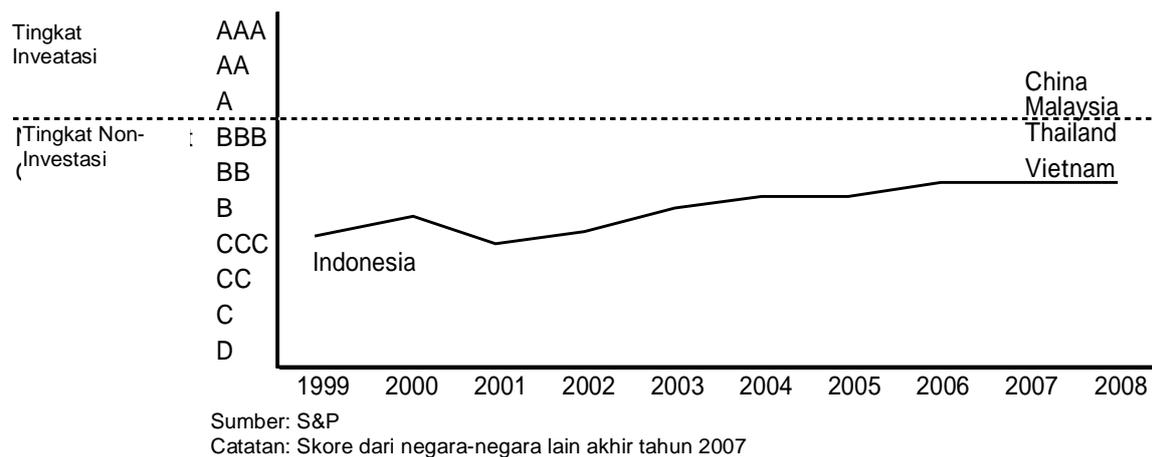
Indikator Ekonomi	Indonesia	Thailand	Vietnam	Malaysia	Cina
Nominal GDP (US\$ Billion)	432.94	245.66	70.02	186.48	3,250.82
Tingkatan Pertumbuhan Riil PDB (05-07 Av.)	5.8%	4.8%	8.4%	5.7%	11.0%
PDB per kapita (US\$)	1,947	3,737	818	6,948	2,461
Tingkat Pengangguran	9.11%	1.5%	2.0%	3.1%	4.2%
Cadangan Devisa (US\$ Billion)	56.9	87.5	19.9	101.3	154.0
Utang Luar Negeri (US\$ Billion)	136.6	61.5	21.3	54.5	345.9
Rasio Jumlah Impor (Month)	9.2	7.5	4.9	8.3	19.3
Rasio Hutang Luar Negeri terhadap PDB	31.6%	25.0%	30.4%	29.2%	10.6%
Rasio Jasa Hutang	19.2%	11.1%	5.5%	3.8%	2.0%
Skor Kreditt (Moody's/S&P)	Ba3/BB-	Baa1/BBB+	Ba3/BB	A3/A-	A1/A

Sumber: IMF, IBRD, CEIC

Catatan: "Rasio Jumlah Impor" adalah rasio berapa bulan cadangan luar negeri yang tersedia untuk impor setiap bulannya.

"Rasio Jumlah Hutang" adalah rasio jasa hutang luar negeri (termasuk pokok dan bunganya) terhadap jumlah ekspor.

Seperti yang tampak dalam tabel, nilai nominal PDB Indonesia lebih besar dari pada Thailand dan Malaysia. Tingkat pertumbuhan riil PDB di Indonesia juga lebih tinggi daripada Thailand dan Malaysia walaupun lebih rendah daripada Cina dan Vietnam. Namun, bila melihat PDB per kapita, Indonesia lebih rendah dari pada negara lainnya kecuali Vietnam. Juga penting untuk disebutkan disini bahwa tingkat pengangguran cukup tinggi di Indonesia. Hal ini memperkuat pendapat bahwa tingkat perkembangan perekonomian pada saat ini tidak tepat untuk menurunkan tingkat pengangguran. Penting untuk disebutkan disini bahwa skor kredit, sebagai indikator penting dalam investasi swasta, terus meningkat namun masih lebih rendah diantara negara-negara yang berada dalam daftar.



**Gambar 2.1.1 Tren Skor Kredit Indonesia dan Perbandingan dengan Negara Lain**

## 2.1.2 Struktur Perekonomian Indonesia

Struktur perekonomian Indonesia berdasarkan “Segi Kebutuhan” diperlihatkan pada Tabel 2.1.4.

**TABEL 2.1.5 Perincian PDB Indonesia (Segi Kebutuhan)**

<i>Pada Harga Tetap (Miliar Rupiah; Tahun Kalender)</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	01-07Ave
Belanja PDB tahun 2000 pada harga pasar	1,442,984	1,505,216	1,577,171	1,656,517	1,750,815	1,847,293	1,963,974	-
Konsumsi swasta	886,736	920,750	956,593	1,004,109	1,043,805	1,076,928	1,131,187	-
Konsumsi pemerintah	97,646	110,334	121,404	126,249	134,626	147,564	153,310	-
Formasi modal tetap bruto	293,793	307,585	309,431	354,866	393,501	403,162	440,078	-
Peningkatan saham	32,659	13,085	45,997	25,099	33,508	29,027	912	-
Ekspor barang dan jasa	573,163	566,188	599,516	680,621	793,613	868,257	937,849	-
Pengurangan Impor barang dan jasa	441,012	422,271	428,875	543,184	639,702	694,605	756,348	-
Selisih secara statistik	-	9,547	(26,896)	8,757	(8,535)	16,961	56,987	-
Jumlah penduduk .... juta pada tanggal 1 Juli	208,6	211,4	214,3	217,1	219,9	222,1	224,9	-
ANGKATAN KERJA, ribu, tahun kalender	98,812	100,779	102,631	103,973	105,857	106,282	108,131	-
Pekerja, ribu, tahun kalender	90,807	91,647	92,811	93,722	93,958	95,177	97,583	-
Jumlah belanja (pemerintah pusat) (pada harga saat itu)	341,562	327,863	376,505	427,176	509,633	667,129	757,245	-
<b>% dari PDB</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
Belanja PDB tahun 2000 pada harga pasar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Konsumsi swasta	61,5	61,2	60,7	60,6	59,6	58,3	57,6	59,9
Konsumsi pemerintah	6,8	7,3	7,7	7,6	7,7	8,0	7,8	7,6
Formasi modal tetap bruto	20,4	20,4	19,6	21,4	22,5	21,8	22,4	21,2
Peningkatan saham	2,3	0,9	2,9	1,5	1,9	1,6	0,0	1,6
Ekspor barang dan jasa	39,7	37,6	38,0	41,1	45,3	47,0	47,8	42,4
Penurunan Impor barang dan jasa	30,6	28,1	27,2	32,8	36,5	37,6	38,5	33,0
Selisih secara statistik	-	0,6	-1,7	0,5	-0,5	0,9	2,9	0,5
Jumlah belanja (pemerintah pusat) (pada harga saat itu)	23,7	21,8	23,9	25,8	29,1	36,1	38,6	28,4
<b>Pertumbuhan</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
Belanja PDB tahun 2000 pada harga pasar	3,83	4,31	4,78	5,03	5,69	5,51	6,32	5,07
Konsumsi swasta	3,49	3,84	3,89	4,97	3,95	3,17	5,04	4,05
Konsumsi pemerintah	7,56	12,99	10,03	3,99	6,64	9,61	3,89	7,82
Formasi modal tetap bruto	6,49	4,69	0,60	14,68	10,89	2,46	9,16	7,00
Peningkatan saham	62,17	-59,93	251,52	-45,43	33,50	-13,37	-96,86	18,80
Ekspor barang dan jasa	0,64	-1,22	5,89	13,53	16,60	9,41	8,02	7,55
Penurunan Impor barang dan jasa	4,18	-4,25	1,56	26,65	17,77	8,58	8,89	9,06
Selisih secara statistik	-	-	-381,73	-132,56	-197,47	-298,72	235,98	-
(Formasi modal domestik bruto)	10,3	-1,8	10,8	6,9	12,4	1,2	2,0	5,98
Jumlah penduduk	1,36	1,34	1,33	1,32	1,30	0,98	1,29	1,27
ANGKATAN KERJA	3,30	1,99	1,84	1,31	1,81	0,40	1,74	1,77
Pekerja	1,08	0,93	1,27	0,98	0,25	1,30	2,53	1,19
Jumlah belanja (pemerintah pusat) (pada harga saat itu)	55,30	-4,01	14,84	13,46	19,30	30,90	13,51	20,47
<b>Kontribusi terhadap perubahan dalam PDB tahun lalu</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
Belanja PDB tahun 2000 pada harga pasar (pertumbuhan)	3,83	3,65	4,78	5,03	5,69	5,51	6,32	4,97
Konsumsi swasta	2,15	2,36	2,38	3,01	2,40	1,89	2,94	2,45
Konsumsi pemerintah	0,49	0,88	0,74	0,31	0,51	0,74	0,31	0,57
Formasi modal tetap bruto	1,29	0,96	0,12	2,88	2,33	0,55	2,00	1,45
Peningkatan saham	0,90	-1,36	2,19	-1,33	0,51	-0,26	-1,52	-0,12
Ekspor barang dan jasa	0,26	-0,48	2,21	5,14	6,82	4,26	3,77	3,14
Penurunan Impor barang dan jasa	-1,27	1,30	-0,44	-7,25	-5,83	-3,14	-3,34	-2,85
Selisih secara statistik	-	-	-2,42	2,26	-1,04	1,46	2,17	-
(Formasi modal domestik bruto)	2,19	-0,40	2,31	1,56	2,84	0,30	0,48	1,32

Sumber: Statistik Indonesia tahun 2008

Seperti terlihat dalam tabel diatas, “Konsumsi Swasta” menempati bagian terbesar PDB. Hal ini memperlihatkan bahwa “Konsumsi Swasta” merupakan tulang punggung perekonomian Indonesia

dan menstimulasi konsumsi dalam negeri serta memainkan peranan yang sangat penting dalam perkembangan ekonomi. Namun, tingkat pertumbuhan rata-rata “Konsumsi Swasta” pada 4,5% adalah yang terendah diantara hal-hal lainnya. Dalam hal kontribusi terhadap perubahan PDB, “Ekspor Barang dan Jasa” merupakan yang terbesar (3,14). Hal ini mengimplikasikan dalam jangka menengah ekspor akan merupakan kunci keberhasilan perekonomian Indonesia.

Kemudian, stuktur ekonomi dianalisa dari “segi pengadaan”. Struktur ekonomi Indonesia dari “Segi Pengadaan” ditampilkan dalam Tabel 2.1.5.

**Tabel 2.1.6 Perincian PDB di Indonesia (Segi Pengadaan)**

<i>Pada Harga Teta (miliar Rupiah, tahun kalender</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	01-07Ave
PDB berdasarkan asal industry pada harga pasar tahun 2000	1,442,984	1,505,216	1,577,171	1,656,517	1,750,815	1,847,293	1,963,974	-
Pertanian	225,686	231,614	240,387	247,164	253,882	262,403	271,587	-
Pertambangan	168,244	169,932	167,604	160,101	165,223	168,029	171,362	-
Manufaktur	398,324	419,388	441,755	469,952	491,561	514,100	538,078	-
Listrik, gas, dan air	9,058	9,868	10,349	10,898	11,584	12,251	13,525	-
Konstruksi	80,080	84,470	89,622	96,334	103,598	112,234	121,901	-
Perdagangan	234,273	243,267	256,517	271,142	293,654	312,521	338,946	-
Transport dan komunikasi	70,276	76,173	85,458	96,897	109,262	124,976	142,945	-
Keuangan	123,086	131,523	140,374	151,123	161,252	170,074	183,659	-
Administrasi public	70,200	70,482	71,148	72,324	73,700	76,618	80,778	-
Lainnya	63,757	68,500	73,957	80,583	87,099	94,087	101,194	-
Faktor pendapatan neto dari luar negeri	-66,211	-56,357	-81,231	-80,468	-107,382	-113,858	-116,241	-
<b>% dari PDB</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
PDB berdasarkan asal industry pada harga pasar tahun 2000	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Pertanian	15.6	15.4	15.2	14.9	14.5	14.2	13.8	14.8
Pertambangan	11.7	11.3	10.6	9.7	9.4	9.1	8.7	10.1
Manufaktur	27.6	27.9	28.0	28.4	28.1	27.8	27.4	27.9
Listrik, gas, dan air	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Konstruksi	5.5	5.6	5.7	5.8	5.9	6.1	6.2	5.8
Perdagangan	16.2	16.2	16.3	16.4	16.8	16.9	17.3	16.6
Transport dan komunikasi	4.9	5.1	5.4	5.8	6.2	6.8	7.3	5.9
Keuangan	8.5	8.7	8.9	9.1	9.2	9.2	9.4	9.0
Administrasi public	4.9	4.7	4.5	4.4	4.2	4.1	4.1	4.4
Lainnya	4.4	4.6	4.7	4.9	5.0	5.1	5.2	4.8
<b>Pertumbuhan</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
PDB berdasarkan asal industry pada harga pasar tahun 2000	3.83	4.31	4.78	5.03	5.69	5.51	6.32	5.07
Pertanian	4.08	2.63	3.79	2.82	2.72	3.36	3.50	3.27
Pertambangan	0.33	1.00	-1.37	-4.48	3.20	1.70	1.98	0.34
Manufaktur	3.30	5.29	5.33	6.38	4.60	4.59	4.66	4.88
Listrik, gas, dan air	7.92	8.94	4.87	5.30	6.30	5.76	10.40	7.07
Konstruksi	4.58	5.48	6.10	7.49	7.54	8.34	8.61	6.88
Perdagangan	4.38	3.84	5.45	5.70	8.30	6.42	8.46	6.08
Transport dan komunikasi	8.10	8.39	12.19	13.38	12.76	14.38	14.38	11.94
Keuangan	6.60	6.85	6.73	7.66	6.70	5.47	7.99	6.86
Administrasi public	1.07	0.40	0.94	1.65	1.90	3.96	5.43	2.19
Lainnya	5.74	7.44	7.97	8.96	8.09	8.02	7.55	7.68
<b>Kontribusi terhadap persent dalam PDB tahun lalu</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>01-07Ave</b>
PDB berdasarkan asal industry pada harga pasar tahun 2000	3.83	4.31	4.78	5.03	5.69	5.51	6.32	5.07
Pertanian	0.64	0.41	0.58	0.43	0.41	0.49	0.50	0.49
Pertambangan	0.04	0.12	-0.15	-0.48	0.31	0.16	0.18	0.03
Manufaktur	0.92	1.46	1.49	1.79	1.30	1.29	1.30	1.36
Listrik, gas, dan air	0.05	0.06	0.03	0.03	0.04	0.04	0.07	0.05
Konstruksi	0.25	0.30	0.34	0.43	0.44	0.49	0.52	0.40
Perdagangan	0.71	0.62	0.88	0.93	1.36	1.08	1.43	1.00
Transport dan komunikasi	0.38	0.41	0.62	0.73	0.75	0.90	0.97	0.68
Keuangan	0.55	0.58	0.59	0.68	0.61	0.50	0.74	0.61
Administrasi public	0.05	0.02	0.04	0.07	0.08	0.17	0.23	0.10
Lainnya	0.25	0.33	0.36	0.42	0.39	0.40	0.38	0.36

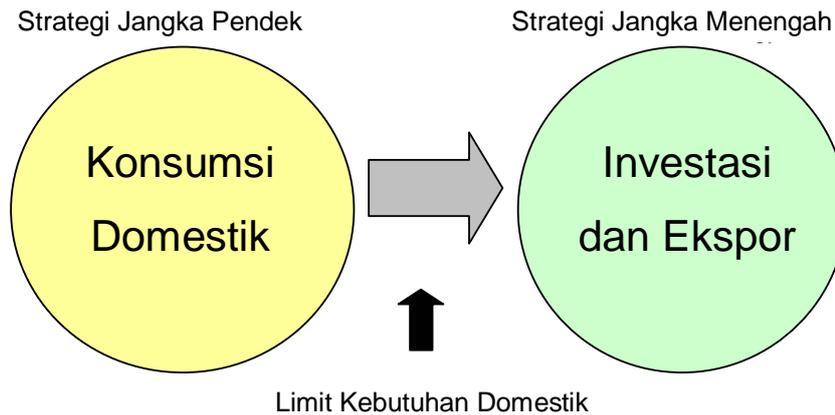
Sumber: Statistik Indonesia tahun 2008

Industri yang memberikan kontribusi terbesar pada pertumbuhan PDB dari tahun 2001 hingga 2007 merupakan industri manufaktur, diikuti oleh industri Perdagangan dan industri Transport & komunikasi. Diharapkan bahwa populasi Indonesia tetap tumbuh pada angka 1.0% pada 10 tahun mendatang<sup>2</sup>. Sehingga, “Konsumsi Swasta” diharapkan berlanjut untuk memberikan kontribusi terhadap perkembangan perekonomian. Akan tetapi, kenaikan pendapatan yang tidak bisa diperhitungkan untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan dilakukan dengan menerapkan strategi

<sup>2</sup> BPS(2005) "Proyeksi Penduduk Indonesia 2000-2025"

yang dapat memacu perkembangan perindustrian dan lapangan pekerjaan. Dapat dilakukan dengan fungsi “Ekspor Barang dan Jasa” dan “Formasi Modal Tetap” sebagai pemacu alternatif bagi perekonomian.

Atas dasar pertimbangan di atas, disarankan bahwa dalam jangka pendek, pemerintah akan mengadopsi suatu strategi untuk menstimulasi konsumsi dalam negeri agar dapat mengentas perekonomian dari krisis perekonomian global pada tahun 2008. Pada jangka menengah, dengan kemungkinan dibatasinya peningkatan kebutuhan domestik, disarankan agar perekonomian Indonesia dialihkan kearah perekonomian berorientasi “Investasi dan Ekspor”



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 2.1.2 Pentingnya Transformasi Struktur Ekonomi Indonesia**

## 2.2 Isu Sosio-Ekonomi Indonesia

### 2.2.1 Tinjauan Kinerja Perekonomian dalam RPJM Saat Ini

Didalam RPJM saat ini, kerangka ekonomi-makro didiskusikan dalam Bab 34. Dalam Bab tersebut, prospek-prospek berikut diperlihatkan dalam perekonomian tahun 2005-2009.<sup>3</sup>

- i) Peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan perekonomian yang efektif
- ii) Pencapaian pertumbuhan perekonomian yang tinggi
- iii) Pencapaian stabilitas perekonomian yang berkesinambungan

Disamping itu, RPJM pada saat ini target peningkatan dan indikator utamanya juga diuraikan. Tabel 2.2.1 memperlihatkan perbandingan antara angka rencana dan aktual pada indikator utamanya didalam jangka waktu tahun 2005-2008.

<sup>3</sup> RPJM 2004-2009

**Tabel 2.2.1 Perbandingan Angka Rencana dan Aktual pada Indikator Utama 2005-2008**

	2005		2006		2007		2008		2009 (PLAN)	
	Rencana	Aktual	Rencana	Aktual	Rencana	Aktual	Rencana	Aktual	Rencana	Revisi Rencana
Tingkat Pertumbuhan GDP	5.5%	<b>5.6%</b>	6.1%	5.5%	6.7%	6.3%	7.2%	6.1%	7.6%	4.3%
Inflasi Tahunan	7.0%	17.1%	5.5%	6.6%	5.0%	6.6%	4.0%	11.1%	3.0%	6.5-7.5%
Tingkat Pengangguran	9.6%	10.3%	8.9%	10.3%	7.9%	9.1%	6.6%	8.4%	5.1%	8.3-8.4%
Hutang Luar Negeri Saat Ini terhadap GDP	48.0%	<b>48.0%</b>	43.9%	<b>39.2%</b>	37.9%	<b>31.6%</b>	35.4%	<b>30-33%*</b>	31.8%	N.A.
Defisit Fiskal terhadap PDB	0.8%	<b>0.8%</b>	0.7%	1.0%	0.3%	1.3%	0.0%	0.1%	0.3%	N.A.

Sumber: BAPPENAS (RPJM2004-2009), BPS, BI

Catatan: Simbul “(\*)” adalah angka proyeksi. Angka dengan garis bawah merupakan pencapaian dari rencana.

#### a. Tingkat Pertumbuhan PDB

Target pertumbuhan dicapai hanya pada tahun 2005, namun kesenjangan antara rencana dan angka aktual tidak signifikan. Jadi, secara umum, perekonomian Indonesia dalam keadaan sehat pada tahun-tahun sebelumnya<sup>4</sup>. Krisis finansial global tahun 2008 juga mempengaruhi perekonomian Indonesia, dan proyeksi tingkat pertumbuhan untuk tahun 2009 telah direvisi dari 7,6% menjadi 4,3%. Pada saat bersamaan, pemerintah mengimplementasikan kebijakan stimulus fiskal untuk mempertahankan perekonomian.

Dengan adanya berbagai kebijakan pemerintah, termasuk paket stimulus, perekonomian Indonesia tampaknya makin pulih. Misalnya, IMF mengevaluasi bahwa paket yang tepat telah meningkatkan proyeksi Tingkat Pertumbuhan tahun 2009 dari 2,5 % hingga 3,5%. Disamping itu, menurut Biro Pusat Statistik (BPS), perekonomian Indonesia meningkat menjadi 4,4% pada kwartal pertama karena ditunjang oleh konsumsi domestik yang kuat<sup>5</sup>. Pada bulan Juni 2009, Menteri Keuangan memperlihatkan sudut pandang ekonomi Indonesia yang dapat tumbuh hingga 4,6% pada kwartal kedua<sup>6</sup>.

Dilain pihak, masih ada ketidakpastian yang substansial dalam pasar global. Misalnya, IMF menyebutkan bahwa pertumbuhan perekonomian dunia akan turun 0,5% di tahun 2009, pada tingkat terendah selama 60 tahun.<sup>7</sup> IMF juga menyebutkan dalam “Laporan Stabilitas Finansial Global” bahwa diperlukan lebih banyak waktu untuk para investor dan konsumen untuk memulihkan kepercayaan dirinya dan bagi peningkatan perekonomian global. Dalam hal ini, optimisme tidak diperkenankan dan situasi ekonomi makro Indonesia harus secara hati-hati di monitor.

<sup>4</sup> Misalnya, OECD menyebutkan bahwa “Kinerja perekonomian Indonesia telah meningkat dengan baik pada tahun-tahun terakhir. Perekonomian telah pulih dengan baik dari krisis keuangan tahun 1997-1998, dan pertumbuhan PDB telah mencapai 5.5 persen per tahun sejak tahun 2004.” (OECD “Tinjauan Ekonomi Indonesia 2008” Juli 2008)

<sup>5</sup> Proyeksi terakhir dan data realisasi dapat diperoleh dari halaman web BPS (<http://www.bps.go.id/>).

<sup>6</sup> Jakarta Post (Juli 1, 2009)

<sup>7</sup> Cuplikan dari “IMF survey magazine: IMF Research” tertanggal 28 Januari 2009.

### *b. Inflasi Tahunan*

Dampak CPI (Index Harga Konsumen) yang tinggi dan pengawasan inflasi merupakan salah satu tantangan bagi pemerintah Indonesia. Untuk mengatasi isu tersebut, pemerintah mengadopsi “target inflasi” sejak tahun 2000 dan mencoba mengontrol tingkat inflasi. Namun, selama tahun 2004-2008, target tersebut tidak terpenuhi. Kesenjangan antara perencanaan dan angka aktualnya lebih kecil untuk tahun 2006 dan 2007, akan tetapi lebih besar untuk tahun 2005 dan 2008. BI melakukan analisa bahwa inflasi tahun 2005 dan 2008 terutama disebabkan oleh naiknya harga minyak di pasar dunia.<sup>8</sup>

### *c. Rasio Pengangguran*

Penurunan angka pengangguran adalah merupakan agenda penting lainnya bagi pemerintah. Seperti yang tampak dalam Tabel 3.1.1, target belum tercapai pada tahun-tahun yang ditetapkan. Selain itu, perbedaan antara angka rencana dan actual tampaknya lebih besar daripada yang terdapat dalam indikator lainnya. Hal ini dikaitkan dengan dua hal. Salah satunya adalah pertumbuhan perekonomian saat ini tidak memadai untuk membuka lapangan pekerjaan yang memadai untuk menyerap tenaga kerja yang tinggi. Yang lain adalah kebijakan pemerintah yang ada untuk memperkecil jumlah pengangguran tidak berjalan secara efektif.

### *d. Hutang Luar Negeri yang Ada terhadap PDB*

Jumlah hutang luar negeri pasti akan menurun dan pemerintah telah berhasil mencapai target pada tahun 2004 dan 2008. Ada kebijakan pemerintah untuk memperluas sumber pendanaan dan menggunakan lebih banyak hutang dalam negeri<sup>9</sup>. Menurut “Catatan Keuangan dan Anggaran di Indonesia, TA 2009”, pemerintah memberikan prioritas terhadap sumber dana keuangan domestik. Pertama, Pemerintah berusaha untuk mengoptimalkan keuangan non-hutang, terutama dari bank nasional dan pengelolaan asset. Disebutkan juga bahwa dimasa depan, penerbitan Sekuritas Pemerintah (SBN), terutama SBN Rupiah dalam pasar domestik akan tetap merupakan sumber keuangan prioritas bagi anggaran. Hal ini berdasarkan pada pertimbangan-pertimbangan berikut: (1) meningkatkan sumber-sumber yang terbatas atas defisit keuangan dari non-hutang; (2) secara bertahap meningkatkan berbagai instrumen Sekuritas Pemerintah termasuk Sekuritas Pemerintah berbasis Islam (SBSN), dan (3) menurunkan tekanan hutang luar negeri untuk menurunkan risiko nilai tukar.

### *e. Defisit Fiskal terhadap PDB*

Dalam hal defisit fiskal terhadap PDB, target hanya dicapai pada tahun 2005 dan hampir tercapai di tahun lainnya, kecuali tahun 2007. Dalam konteks, “defisit” berarti “D. Surplus/Defisit Anggaran (A-B)” dalam APBN. Defisit diawasi dengan ketat oleh Depkeu berdasarkan pada peraturan diatas. Walaupun target tidak tercapai pada tahun 2006, 2007, dan 2008, semua kisaran angka ada disekitar 3% terhadap PDB dan jarak antara rencana dan angka actual sangat kecil. Berkaitan dengan pengelolaan hutang, Depkeu menerbitkan “Keputusan Menkeu No. 447/2005 mengenai strategi

<sup>8</sup> BI memberikan pandangannya pada homepage nya tanggal 6 April 2006: “Relatif, inflasi CPI yang tinggi untuk Q1-2006 dikarenakan oleh dampak kuat dari naiknya

<sup>9</sup> Untuk lebih rinci, lihat Dairy Times tertanggal 6 Nopember 2007.

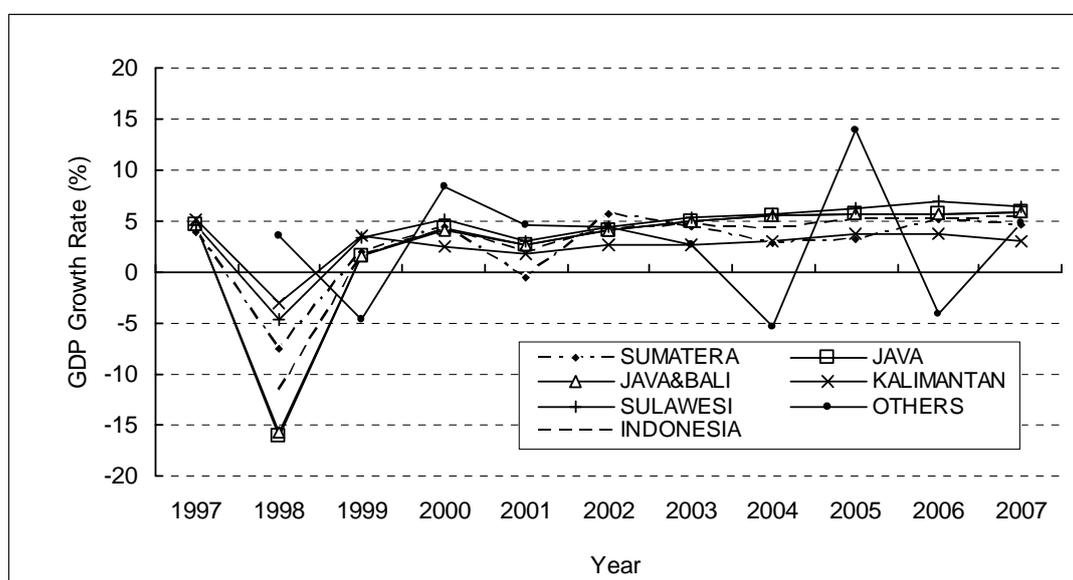
pemerintah dalam pengelolaan hutang”. Berdasarkan keputusan ini, pengawasan ketat pada hutang luar negeri dan domestic telah dijalankan. Secara khusus, keputusan tersebut menetapkan target-target berikut:

- 1) Jumlah seluruh defisit APBN dan APBD tidak melebihi 3% PDB pada masing-masing tahun.
- 2) Kumulasi jumlah pinjaman pemerintah pusat dan daerah tidak melebihi 60% PDB.

Kinerja diatas mengindikasikan pengawasan atas defisit nasional oleh Depkeu dilaksanakan secara ketat dan berjalan secara efektif.

### 2.2.2 Kondisi Sosio-Ekonomi Indonesia

Mengatasi isu sosio-ekonomi merupakan agenda penting lainnya bagi pemerintah. Seperti diindikasikan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005-2025 pemerintah Indonesia, “Pertumbuhan yang Seimbang” merupakan agenda utama pemerintah. Tabel berikut memperlihatkan tren PDB Regional (PBRB) untuk pulau-pulau terbesar di Indonesia.

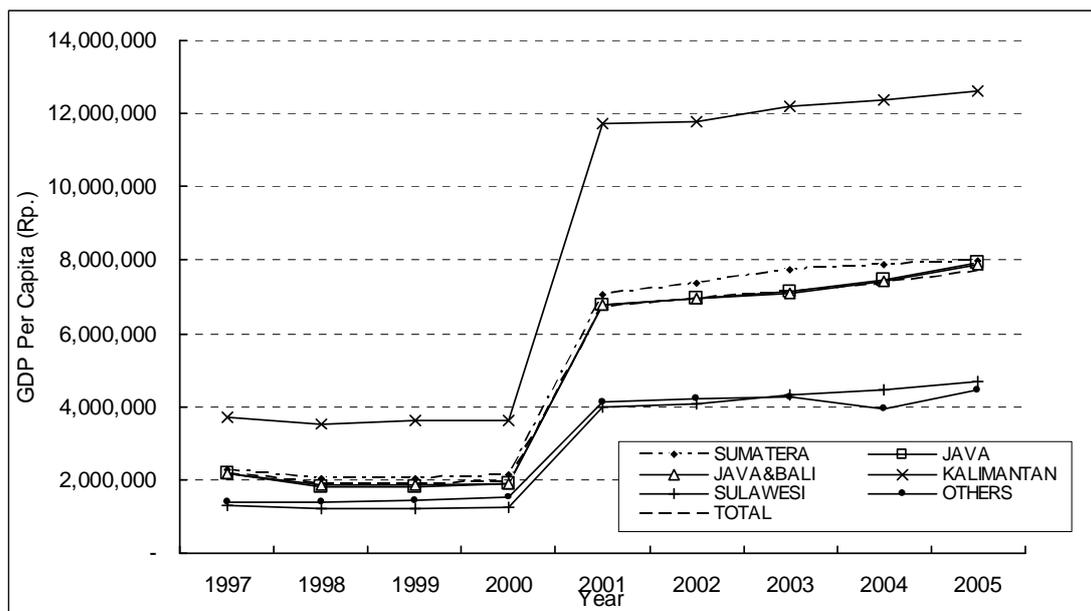


Sumber: Statistik Indonesia (2008)

**Gambar 2.2.1 Tren Pertumbuhan Regional menurut Pulau**

Berdasarkan angka diatas, suatu tren pertumbuhan yang serupa dapat dilihat bahwa observasi dilakukan di seluruh pulau-pulau, kecuali “lainnya”.

Angka berikutnya memperlihatkan tren PDB per kapita menurut pulau.



Sumber: Statistik Indonesia (2008)

**Gambar 2.2.2 Tren PDB per Kapita menurut Pulau**

Angka diatas mengindikasikan bahwa PDB per kapita di seluruh pulau meningkat akan tetapi terdapat disparitas dalam hal hal yang absolut. Misalnya, PDB per kapita di Kalimantan secara signifikan tinggi, sedangkan di Sulawesi dan “Lainnya” rendah. Sumatera dan Jawa-Bali pada tren menengah. Diketahui juga bahwa kesenjangan antar disparitas tidak mengecil. Tingkat PDB per kapita tidak perlu sesuai dengan tingkat kualitas kehidupan, akan tetapi hal ini penting untuk mengenal jenis-jenis disparitas yang ada di Indonesia pada saat strategi investasi infrastruktur diformulasikan.

Status pencapaian MDG di Indonesia dapat dilihat pada Tabel berikut.<sup>10</sup>

**Tabel 2.2.2 Status Pencapaian MDG di Indonesia**

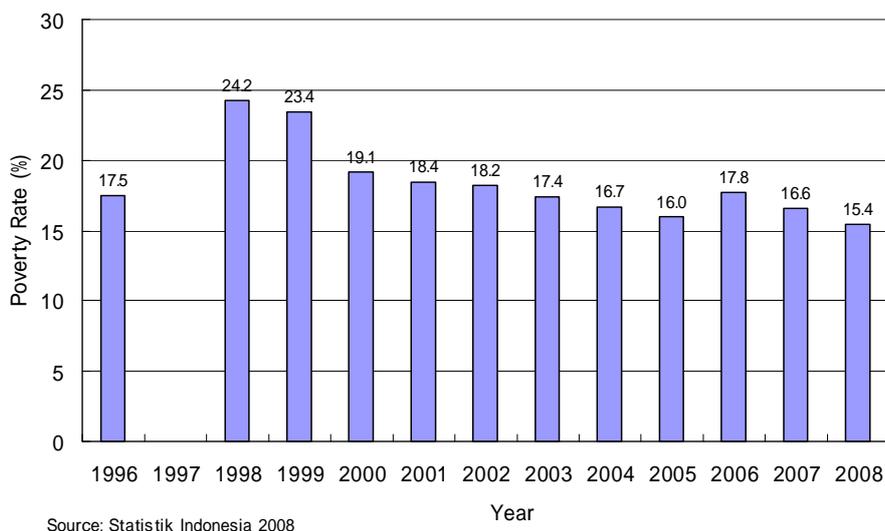
	Status Tahun 1990	Status Saat Ini (2006)	Target
Angka Kematian Anak-Anak dibawah usia 5 tahun (orang/1,000 orang)	97	40	32
Angka Kepesertaan Sekolah Dasar	88.7%	94.7%	100.0%
Angka Kekurangan Nutrisi pada Anak-Anak dibawah usia 5 tahun	35.5%	28.0%	18.0%
Populasi yang memiliki akses terhadap peningkatan sumber air	30.9%	68.0%	65.5%
Angka Kemiskinan	15.1%	16.6%	7.5%

Sumber: JICA

Dalam hal “Angka Kematian Anak-anak usia 5 tahun”, indikator memperlihatkan kinerja yang baik dan catatan bahwa tahun 2006 hampir mencapai target. Indikator untuk: “Angka Kepesertaan Sekolah Dasar”, “Angka Kekurangan Nutrisi untuk pada Anak-Anak dibawah Usia 5 tahun” dan “Populasi yang memiliki akses terhadap peningkatan sumber air” juga memperlihatkan peningkatan.

<sup>10</sup> Informasi rinci untuk standard dan evaluasi hasil, dapat dilihat pada halaman web “MGD Monitor” (<http://www.mdgmonitor.org/index.cfm>) milik UNDP.

Kinerja pada “Populasi yang memiliki akses terhadap peningkatan sumber air” telah meningkat dan usaha yang terus menerus telah memacu percepatan akses terhadap air bersih. Namun, perbaikan tidak terlihat pada “Angka Kemiskinan”. Harus dicatat bahwa standar angka kemiskinan telah direvisi pada tahun 1996<sup>11</sup> dan bahwa standar yang baru cenderung untuk menghasilkan nilai dalam angka. Angka-angka untuk tahun 1990 dan 2006 tidak bisa secara langsung dibandingkan, akan tetapi berdasarkan pada standar yang direvisi, angka kemiskinan yang tinggi tetap merupakan isu kritis bagi Indonesia. Gambar 2.2.3 memperlihatkan tren kemiskinan dari waktu ke waktu..



**Gambar 2.2.3 Tren Angka Kemiskinan**

### 2.2.3 Infrastruktur dan Kemampuan Daya Saing Internasional Indonesia

Indonesia telah memperlihatkan transisi yang luar biasa menuju demokrasi, desentralisasi dengan maro-ekonomi yang stabil dalam situasi politik pada saat ini. Indonesia pada saat ini merupakan negara dengan pendapatan-menengah yang percaya diri, siap untuk bergerak menuju tahap transformasi berikutnya, dan berdiri tegak di Asia Tenggara dengan tanggung jawab sebagai salah satu pemimin regional yang utama. Pada sepuluh setahun terakhir, seperti yang didiskusikan pada bagian sebelumnya, perekonomian Indonesia telah sangat maju, dan hampir semua indikator ekonomi menyarankan suatu dasar makro-ekonomi yang sehat menggantikan guncangan keuangan global. Sangat jelas bahwa Indonesia bergerak menuju tingkatan negara-negara berpendapatan sedang dalam waktu dekat. Walaupun Indonesia telah melakukan usaha yang baik, masih ada beberapa hal yang dapat dilakukan dengan lebih baik, misalnya: aspek kemiskinan yang masih tetap merupakan masalah yang meluas. Jumlah pekerjaan yang ada lebih rendah dari kesempatan pekerjaan. Akses terhadap jasa infrastruktur dasar merupakan salah satu yang terendah di kawasan Asia. Arah ekonomi internal konsumsi Indonesia<sup>12</sup> tampaknya menurun dalam pertumbuhannya kecuali bila ada pengalihan potensi bisnis yang ditemukan dan dikembangkan untuk menarik investasi dalam dan luar negeri.

<sup>11</sup> Di Indonesia, angka kemiskinan dihitung berdasarkan evaluasi yang ada pada “kantong komoditas” yang terdiri dari “komposisi makanan” dan “komposisi non-makanan”. Dalam revisi ini, pokok-pokok pada kedua komposisi berubah. Untuk rincian silahkan lihat Chioilir Maksum, “Ukuran Kemiskinan Resmi di Indonesia”

<sup>12</sup> Key Indicators for Asia and the Pacific, ADB

Investasi yang terbatas pada bidang infrastruktur di sepuluh tahun terakhir merupakan risiko yang berat bagi prospek perekonomian karena akumulasi aset infrastruktur dapat meningkatkan angka pertumbuhan baik dalam jangka waktu pendek ataupun panjang. Pertumbuhan ekonomi secara positif memiliki korelasi dengan stok aset infrastruktur, dan bahwa kesenjangan pendapatan akan menurun dengan kuantitas dan kualitas infrastruktur yang lebih tinggi<sup>13</sup> (Lihat pada Bagian 3.1.2). Hubungan yang kuat antara PDB dan ketersediaan infrastruktur dasar mencakup telekomunikasi, listrik, jalan aspal, dan akses terhadap air yang aman, merupakan pilihan utama. Infrastruktur sangat penting untuk meningkatkan pertumbuhan, menyejahterakan masyarakat, pekerja, perusahaan dan wilayah dalam suatu kegiatan ekonomi, dan untuk memberikan jasa bagi penduduk yang memerlukannya. Infrastruktur memberikan dampak kepada masyarakat dalam dua hal: mendukung proses pertumbuhan dimana penurunan kemiskinan sangat tergantung dengan hal ini; dan membantu akses yang buruk terhadap jasa untuk meningkatkan kehidupannya dan pendapatannya<sup>14</sup>. Kualitas infrastruktur di Indonesia berada pada peringkat yang terendah pada wilayahnya (lihat Tabel 2.2.3). Hal ini dapat menjelaskan bahwa hampir separuh dari penduduk berada pada keadaan “hampir-miskin” dengan tingkat konsumsi sekitar kurang dari sepertiga diatas garis kemiskinan nasional<sup>15</sup>, didalam keberhasilan perekonomian pemerintah. Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada saat ini bagus tapi masih terbatas dengan rendahnya kualitas dan tingkatan investasi pada infrastruktur.

Mengingat bahwa iklim bisnis membutuhkan perbaikan dan investasi swasta secara besar-besaran, tugas yang sangat penting adalah menyelesaikan masalah infrastruktur dimana merupakan hambatan dalam pembangunan bisnis. Biaya infrastruktur yang lebih rendah seperti untuk transportasi yang andal dan jaringan logistic yang memadai, serta jaringan listrik yang stabil akan merupakan daya tarik bagi bisnis. Sebenarnya, negara-negara tetangga seperti Thailand, Malaysia dan Vietnam telah menarik investasi asing dengan memperbaiki iklim investasi dengan penyediaan jasa infrastruktur yang lebih baik<sup>16</sup>.

**Tabel 2.2.3 Pembangunan Infrastruktur**

Indikator		Peringkat*	2008**	2009**	Thailand**	Malaysia**
Infrastruktur		--	96	84	41	27
Tingkat Elektrifikasi (%)	53 <sup>17</sup>	11 out of 12	82	96	41	39
Sambungan Telepon (%)	4	12 out of 12	100	79	84	72
Akses Terhadap Sanitasi Terbangun (%)	55	7 out of 11	--	--	--	--
Akses terhadap Peningkatan Air (%)	78	7 out of 11	--	--	--	--
Jalan (Km per 1,000 pop)	1.7	8 out of 12	105	94	35	24
Kwalitas Prasarana Jalan Kereta Api		--	58	60	52	19
Kwalitas Fasilitas Pelabuhan		--	104	95	47	19

Sumber: \* Connecting East Asia,

\*\* World Economic Forum, peringkat diluar 134 negara. Peringkat tahun 2009 untuk Thailand dan Malaysia

<sup>13</sup> I. Chatterton et al., Estimasi Investasi Infrastruktur yang Dibutuhkan di Wilayah Asia Tenggara, World Bank. M. Fay et al., Investasi di Infrastruktur, Kertas Kerja Riset Kebijakan No. 3102, World Bank. K. Seethepalli, et al. Apa Relevansi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan di Asia Timur? World Bank. A. Estache et al., Seberapa Banyak Kepentingan Infrastruktur untuk Pertumbuhan Sub-Saharan Africa? World Bank.

<sup>14</sup> Hubungan East Asia, ADB, JBIC, and the World Bank, 2005.

<sup>15</sup> Tentang US\$1.55-per hari. Indonesia mencapai target MDG tahun 2006 dengan persentasi penduduk yang hidup dengan uang kurang dari US\$1-sehari.

<sup>16</sup> T. Higashikawa, et al. Analisa Kwantitatif Indonesia pada Strategi Pembangunan Jangka Pendek dan Panjang, Mei 2008.

<sup>17</sup> Statistik terakhir memperlihatkan bahwa 60% populasi terhubung dalam suatu jaringan.

Ketersediaan infrastruktur untuk pertumbuhan ketinggalan dari hampir seluruh negara lainnya di wilayahnya. Misalnya, kurangnya pengadaan listrik merupakan keadaan hambatan yang paling kritis dalam pelaksanaannya. Kebutuhan listrik lebih dari 3.500 MW tidak dapat disediakan karena pengadaannya tidak memadai (lihat Bagian mengenai Listrik untuk lebih terperinci). Pada saat ini, secara perhitungan kasar 90 juta manusia tidak tersambung dengan jaringan listrik<sup>18</sup>, dengan mayoritas masyarakat miskin diluar Jawa-Bali. Sambungan jaringan telepon di Indonesia menghadapi persaingan yang besar. Disamping itu, kepadatan jalur pada jaringan jalan utama makin parah pada saat jam sibuk di Jakarta karena hanya sedikit pelebaran jalan yang dilakukan ditahun-tahun terakhir. (Untuk detil lihat bagian sub-sektor berikutnya.)

Pembangunan infrastruktur yang diringkas dalam Tabel 2.2.4 dibawah ini membandingkan tingkat Indonesia dalam akses infrastruktur dasar dengan negara lain dalam kategori pendapatan rendah hingga tinggi. Pengadaan air dan sanitasi sangat jauh ketinggalan walaupun dibandingkan dengan negara berpendapatan rendah. Jumlah rumah tangga yang tersambung dengan sistim pipa air menurun dari 18% pada tahun 2001 menjadi 16% di tahun 2007. Walaupun pengadaan air bersih sudah sekitar 90% bagi penduduk pada tahun 2007 melalui sistim non-pipa dengan cara air mancur komunal dan sumur. Barangkali ini tidak tepat dalam implikasi kesehatan, oleh karena itu diperlukan percepatan pembangunan pengadaan air. (Lihat bagian Pengadaan Air dan Saluran Limbah).

Pengadaan fasilitas sanitasi juga tidak terlaksana. Kurang dari dua per tiga penduduk yang memiliki akses fasilitas sanitasi terbangun<sup>19</sup>. Hanya 1,3% rumah tangga yang tersambung dengan sistim limbah pribadi atau umum<sup>20</sup>. Sistim limbah yang ada, hanya tujuh diantaranya yang beroperasi di kota-kota di Indonesia dan melayani hanya sekitar 200.000 rumah tangga. Kurangnya sistim limbah dan fasilitas persampahan yang benar secara umum telah menyebabkan kontaminasi yang luas pada air permukaan dan air tanah, dan polusi terhadap lingkungan. Sungai-sungai terkontaminasi dengan buangan air industri tanpa pengolahan dan pembuangan oleh penduduk, yang merupakan alasan utama besarnya masalah demam tipus di Indonesia.

---

<sup>18</sup> Estimasi yang dihasilkan dari 90 juta penduduk berdasarkan pada 60% angka sambungan.

<sup>19</sup> Peningkatan sanitasi, termasuk tangki septik pribadi dan komunal yang disediakan sekitar 55% pada tahun 2000 dan 60% di tahun 2007.

<sup>20</sup> Skema sanitasi berdasarkan inovasi komunitas yang dilaporkan berlanjut.

**Tabel 2.2.4 Akses Terhadap Infrastruktur berdasarkan Kelompok Pendapatan (tahun 2000)**

Negara	PDB per Kapita	Pembangkit Listrik (kWh per kapita)	Jalan (km/1,000 orang)	Jalan KA (km/1,000 orang)	Air ( % sambungan rumah tangga )	Sanitasi ( % sambungan rumah tangga )
Negara berpenghasilan rendah	475	116	1.06	0.07	76.26	45.58
Negara berpenghasilan menengah	1,919	406	1.10	0.13	81.82	61.87
Indonesia (tahun 2007)	801 1,925	-- 631	-- 1.7*	-- 0.027**	18.0*** 16.2	-- 1.3
Negara berpenghasilan tinggi	29,808	2,031	10.54	0.44	99.59	98.07

Sumber: World Bank, Departemen Pekerjaan Umum Indonesia, Asian Development Bank

Note: Datanya adalah \* tahun 2008, \*\* tahun 2006, \*\*\* tahun 2001. Data untuk Indonesia memperlihatkan bahwa baris pertama adalah di tahun 2000 dan set kedua data untuk tahun 2007.

Pemeliharaan aset yang ada sangat diabaikan pada jalan-jalan nasional, terutama kondisi jalan beraspal di Kalimantan, Maluku dan Papua dan di jaringan jalan kabupaten dimana sekitar separuh diklasifikasikan dengan kondisi buruk atau parah. Utilitas lainnya termasuk air, mengalami kebocoran air yang tinggi, pemadaman listrik tanpa perencanaan, irigasi, pelabuhan, bandara dan jalan KA juga membutuhkan perawatan yang benar. Besarnya masalah sangat beraneka pada berbagai sub-sektor. Namun, sangat jelas bahwa layanan infrastruktur yang kualitasnya rendah malahan sangat parah pada masing-masing sub-sektor (lihat bab pada masing-masing sub-sektor).

Tabel 2.2.5 memperlihatkan besarnya investasi untuk infrastruktur pada negara-negara tertentu di Asia Timur. Sementara Tabel 2.2.6 memperlihatkan bahwa negara semacam Cina dan Vietnam mempertahankan investasi yang besar dalam bidang infrastruktur, aset modal yang substansial telah direalisasikan.

**Tabel 2.2.5 Investasi Infrastruktur (persentasi terhadap PDB)**

0-3%	4-7%	Over 7%
Kamboja	Laos PDR	Cina
Indonesia	Mongolia	Thailand
Filipina		Vietnam

Sumber: Connecting East Asia (Tahun terakhir, berdasarkan data dengan sumber negara tertentu, World Bank PPI Database 2005.)

**Tabel 2.2.6 Beberapa Formasi Modal Infrastruktur, 1990-2000**

Negara	Jumlah Jaringan Jalan (km)			Kapasitas Pembangkit Listrik (GW)			Rata-rata Pertumbuhan PDB Tahunan
	1990	2000	Growth	1990	2000	Growth	
Cina	1,028,348	1,679,848	63%	127	299	136%	10.1%
Indonesia	288,727	355,951	23%	13	25	98%	4.2%
Filipina	160,560	201,994	26%	7	12	81%	3.0%
Thailand	52,305	60,354	15%	8	19	125%	4.5%
Vietnam	105,557	215,628	104%	2	6	180%	7.6%

Sumber: Connecting East Asia

Kesenjangan infrastruktur yang sangat parah di Indonesia dilihat dari rendahnya investasi di masa lalu. Selanjutnya, sesuai keadaan geografisnya, negara ini juga harus mempertimbangkan tantangan pada layanan umum seperti misalnya peralatan transportasi yang menghubungkan pulau-pulau, dan dari pasar ke pasar – kunci untuk menggiatkan pertanian. Hal ini akan menghasilkan kebutuhan tenaga kerja yang banyak dan mengatasi kemiskinan.

### **2.3 Pengadaan infrastruktur untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang kuat dan merata**

#### **2.3.1 Pendahuluan**

Indonesia telah mengalami transisi yang signifikan menuju demokrasi, desentralisasi dengan makro-ekonomi yang stabil dan politik yang teratur. Skenario pertumbuhan yang tinggi ditetapkan dalam RPJM yang baru untuk mencapai pertumbuhan sebesar 7% pada tahun 2014, dimana sama dengan tingkat pertumbuhan PDB yang dicapai pada pemerintahan Soeharto (1968-1997)<sup>21</sup>. Secara kontras, pertumbuhan PDB yang terbaru agak lemah, yakni 5-6%. Mematok ekonomi dengan peningkatan 1-2% untuk lima tahun kedepan merupakan tantangan dan perubahan yang drastis bagi kebijakan pemerintah akan diperlukan untuk mencapai target pertumbuhan. Dibalik pencapaian ekonomi nasional baru-baru ini, hampir separuh penduduk masih dalam keadaan “hampir-miskin” dengan tingkat konsumsi sekitar kurang dari sepertiga diatas garis kemiskinan nasional<sup>22</sup>. Di sepuluh tahun terakhir pengangguran tetap tinggi pada sekitar 9% yang secara substansial lebih tinggi dari negara-negara lainnya di Asia (lihat bagian sebelumnya). Hal ini memberikan implikasi bahwa walaupun perekonomian suatu negara meningkat, disparitas pendapatan semakin melebar karena kesejahteraan yang tidak merata. Oleh karena itu, kebijakan ekonomi membutuhkan pembangunan yang lebih merata pada saat skenario pencapaian pertumbuhan yang tinggi.

Sektor infrastruktur akan sangat menopang pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan diharapkan akan didukung secara signifikan oleh industri manufaktur pada pusat pembentukan ekonomi yang kokoh, terutama di Jawa dan Sumatera. Ekonomi nasional akan didukung oleh sumber dan industri pengolahan sumber dan jasa di Indonesia bagian timur. Revitalisasi industri manufaktur di Jawa dan Sumatera membutuhkan lebih banyak hasil produksi dari bagian lain di Indonesia. Jadi, hal ini akan menciptakan lebih banyak lapangan pekerjaan dan peningkatan pendapatan. Dengan meningkatnya pemenuhan kebutuhan hidup, industri layanan tidak hanya di Jawa dan Sumatera tapi juga di Indonesia bagian timur akan makin berkembang. Untuk peningkatan pertumbuhan, sektor infrastruktur akan menyediakan infrastruktur yang dibutuhkan untuk mendukung perindustrian di pusat ekonomi dan juga di bagian lain di dalam negeri. Pertumbuhan yang tinggi dan lapangan pekerjaan yang lebih banyak akan merupakan jawaban bagi pengurangan kemiskinan. Jadi, sektor tersebut akan juga akan mengatasi kebutuhan pengadaan infrastruktur bagi kelompok yang tertinggal dalam pertumbuhan ekonomi.

---

<sup>21</sup> Angka rata-rata 7% dicapai selama masa periode bersangkutan.

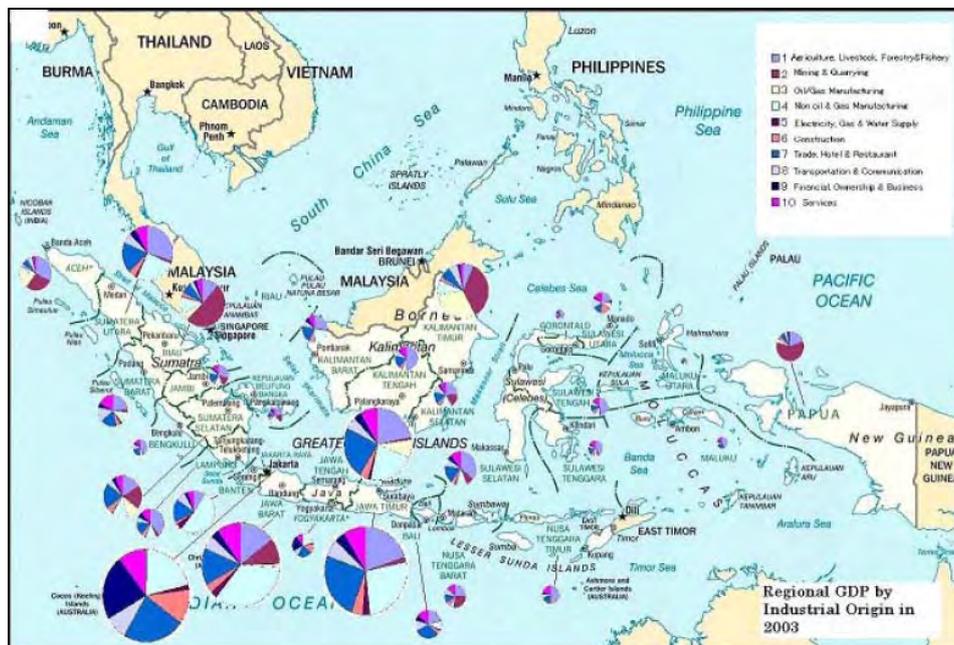
<sup>22</sup> Sekitar US\$1.55-sehari. Indonesia mencapai target MDG di tahun 2006 dalam persentase penduduk yang hidup kurang dari US\$1-sehari.

### 2.3.2 Pengadaan infrastruktur untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang kuat

RPJM yang baru menargetkan pertumbuhan ekonomi yang tinggi yaitu 7% di tahun 2014. Pertumbuhan ekonomi akan dapat dicapai melalui peningkatan pada kebutuhan akhir, dan peningkatan investasi di aset fisik. Peningkatan pada kebutuhan akhir, dari dalam ataupun luar negeri, mempergiat pertumbuhan ekonomi. Pengadaan jasa infrastruktur akan mendukung skenario pertumbuhan yang tinggi atas barang dan jasa bagi industri dan rumah tangga. Akumulasi modal fisik juga akan meningkatkan pertumbuhan, oleh karena itu, perkembangan investasi infrastruktur hendaknya diberikan prioritas pada sektor bersangkutan.

Untuk meningkatkan perekonomian dengan segera, pengurangan biaya infrastruktur untuk bisnis akan menghasilkan terbentuknya suatu tulang punggung infrastruktur yang kuat agar terhubung dengan pusat-pusat bisnis dalam wilayahnya dan dengan wilayah lainnya, dan peningkatan infrastruktur pada area produksi yang tinggi untuk peningkatan kebutuhan domestik. Dalam jangka menengah dan panjang, sektor tersebut hendaknya meningkatkan dukungannya bagi pembangunan industri dengan memperbaiki lingkungan bisnis dengan cara pembentukan jaringan bagi Indonesia agar lebih terintegrasi dengan pasar Asia, dan dengan perekonomian ASEAN.

Strategi sektor infrastruktur bagi pertumbuhan perekonomian akan difokuskan pada wilayah yang memiliki pengaruh ekonomis terbesar secara nasional untuk merealisasikan skenario pertumbuhan yang tinggi. Hal ini bisa dilakukan dengan efisiensi pada daerah yang memiliki keterbatasan sumber. Distribusi PDB secara geografis dapat dilihat pada gambar berikut yang mengindikasikan ukuran PDRB secara relatif (kontribusi PDRB and PDB tiap propinsi) dan komposisi industri pada tiap wilayah tahun 2003. Jawa memiliki 60% PDB, diikuti Sumatera (22%), Kalimantan (9%), Sulawesi (4%), dan bagian lainnya Indonesia (3%).



Sumber : Socioeconomic Study for Assisting Formulation of New JICA's County Assistance Strategy for Indonesia  
**Gambar 2.3.1 Distribusi Produksi dan Industri Menurut Provinsi di Indonesia, 2003**

Dari data yang ada, dapat dengan mudah diketahui bahwa Jawa-Bali dan Sumatera merupakan pusat produksi. Suatu kebijakan stimulus yang baik untuk wilayah-wilayah ini akan dengan mudah memacu pertumbuhan ekonomi nasional secara keseluruhan. Oleh karena itu, kebijakan untuk meningkatkan kemampuan persaingan ekonomi di Jawa-Bali dan Sumatera hendaknya diberikan prioritas karena akan mempercepat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi. Dalam sektor infrastruktur, hambatan-hambatan hendaknya diatasi untuk meningkatkan produktifitas di wilayah-wilayah ini dan kemudian dapat mendukung perekonomian nasional. Pada saat yang bersamaan, layanan infrastruktur hendaknya disempurnakan agar memperoleh infrastruktur yang lebih canggih yang akan lebih dibutuhkan oleh ibukota suatu negara dan kota-kota besar lainnya.

Perekonomian Indonesia telah didukung oleh konsumsi domestik yang kuat, dan kepercayaan diri konsumen diharapkan akan tetap sebagai pendukung utama pertumbuhan ditahun-tahun mendatang, Pengadaan infrastruktur akan difokuskan pada wilayah dan industri dimana kebutuhan domestik merupakan penyebab utama peningkatan mobilitas barang dan jasa pada pasar dalam negeri, yaitu, perdagangan di dalam dan antar wilayah. Namun, perekonomian Indonesia yang dipacu oleh internal-konsumsi<sup>23</sup> hendaknya dilengkapi oleh berbagai potensi bisnis untuk menarik investasi dalam dan luar negeri. Beberapa cara juga akan ditempuh untuk memperbaiki infrastruktur untuk meningkatkan impor dan ekspor dalam wilayah-wilayah dan dalam hubungannya dengan pasar-pasar di Asia Timur dan ASEAN.

Pengadaan infrastruktur bertujuan untuk memfasilitasi integrasi perekonomian di ASEAN dan Asia. Cina telah menarik investasi langsung luar negeri secara besar-besaran, dan perekonomian yang tumbuh dengan cepat telah menyebabkan biaya produksi naik dengan cepat. Ditunjang oleh rendahnya biaya transportasi dan tenaga kerja di negara-negara ASEAN, dan strategi pengelolaan risiko, investasi langsung luar negeri telah mengalir kembali ke negara-negara ASEAN agar lapangan produksi tidak hanya di satu tempat dan untuk memperoleh biaya yang lebih rendah bagi kegiatan bisnis. Oleh karena itu, Indonesia harus bersiap untuk dapat menampung kebutuhan sumber yang makin meningkat, yakni barang konsumsi dan jasa dari ASEAN, India dan Cina yang ekonominya diharapkan akan terus meningkat. Indonesia berada pada posisi yang menguntungkan untuk menarik industri padat karya karena memiliki jumlah tenaga-kerja berpendidikan yang besar yang jelas akan memperbaiki status makro negara yakni dengan angka pengangguran yang rendah dan meningkatnya pajak pendapatan.

Alasan mengapa infrastruktur merupakan solusi untuk memacu pertumbuhan perekonomian adalah karena tingkatan dan kualitas infrastruktur merupakan salah satu faktor kunci untuk memilih bidang investasi diantara berbagai kota dan negara (lihat detilnya dibawah). Investor mencari secara mendasar iklim investasi seperti stabilitas politik dan makro-ekonomi, dan pertimbangan selanjutnya adalah biaya bisnis, waktu angkutan dan biaya lainnya seperti ketersediaan jalan aspal, bandara, dan jaringan logistik untuk mengangkut produksinya, dan jaringan listrik yang stabil sehingga tidak akan merusak nilai produksi, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, pengadaan infrastruktur harus ditingkatkan sebagai dasar lingkungan bisnis yang memadai untuk perkembangan selanjutnya. Hal

---

<sup>23</sup> Indikator Kunci untuk Asia dan Pacific, ADB

ini harus disertai dengan peningkatan jaringan institusi sehingga hanya dengan partisipasi swasta dalam membiayai fasilitas umum akan mencukupi pengadaan jasa infrastruktur yang memadai.

Kluster industri telah terbentuk di Bangkok, Kuala Lumpur, dan Hanoi. Dibandingkan dengan mereka, konsentrasi industri di Jakarta tidak signifikan. Karena Indonesia gagal untuk berinvestasi di infrastruktur setelah terjadinya krisis keuangan tahun 1997, akses terhadap jasa infrastruktur dasar merupakan yang terendah di kawasan Asia, dan pertumbuhan perekonomian belum cukup memadai untuk menyerap tenaga kerja dan menurunkan angka kemiskinan. Tabel 2.2.5 dan 2.2.6 di atas memperlihatkan bahwa negara-negara seperti Cina dan Vietnam dimana telah memperoleh investasi infrastruktur yang besar-besaran, dapat merealisasi modal tetap secara substansial. Seperti telah dibicarakan di bagian sebelumnya, negara-negara tetangga seperti Thailand, Malaysia dan Vietnam telah memiliki tingkatan investasi infrastruktur yang tinggi agar berhasil menarik investasi luar dan dalam negeri.

Kemampuan daya saing Indonesia [ dimasa depan di wilayahnya akan sangat bergantung kepada kinerja yang akan dilaksanakan pada periode RPJM berikutnya. Oleh karena itu, peningkatan investasi yang substansial bidang infrastruktur sangatlah disarankan. Selanjutnya, hal yang penting lainnya adalah untuk menjaga kualitas aset yang ada.

### **2.3.3 Pengadaan infrastruktur untuk pertumbuhan yang merata**

Diskusi yang sebelumnya membicarakan prioritas pengadaan infrastruktur di Jawa-Bali dan Sumatera dapat disesuaikan berdasarkan efisiensi lahannya, akan tetapi, hal tersebut tidak akan memperbaiki disparitas regional. Pertumbuhan perekonomian yang kokoh dalam wilayah kecuali Jawa-Bali juga diperlukan untuk mencapai pendistribusian skenario RPJM dan pajak pendapatan yang tinggi. Pengaruh lanjutan perekonomian di Jawa-Bali dan Sumatera dapat di optimalkan hanya dengan suatu cara untuk menggiatkan aktifitas di wilayah lain karena stimulus produksi hanya bisa disirkulasikan dalam wilayah<sup>24</sup>. Oleh karena itu, investasi dalam bidang infrastruktur di wilayah lainnya harus di tingkatkan. Kebutuhan infrastruktur pada tiap-tiap wilayah pasti saling berbeda dan investasi yang memadai untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial akan didiskusikan pada bagian sub-sector berikutnya.

Berbagai mekanisme pertumbuhan menyebabkan terjadinya kebutuhan didalam dan diluar wilayahnya. Seperti yang diperlihatkan di bagian transportasi pada laporan ini, jumlah perdagangan barang jika dihitung dalam uang merupakan yang terbesar di Jawa-Bali dan Sumatera. Jumlah perdagangan barang antara Sulawesi dan kepulauan dibagian timur relatif kecil, yang mana dapat diketahui bahwa pertumbuhan perekonomian pada pulau-pulau tersebut tidak terlalu dipengaruhi oleh wilayah lainnya. Lokasi pulau-pulau, keadaan alam dan skala kegiatan ekonomi memperlihatkan bahwa masing-masing wilayah memiliki mekanisme pertumbuhan khusus (lihat Tabel 2.3.1). Industri manufaktur kebanyakan berada di Jawa, dan kegiatan utama Pulau Sumatera adalah pertanian serta tanaman perkebunan seperti kelapa sawit. Di Kalimantan, sumber alam dan industri pengolahan didominasi oleh kelapa sawit. Di Sulawesi, pertanian, perikanan dan kelapa

---

<sup>24</sup> T. Higashikawa, et al. Kwantitatif Analisis Strategi Pembangunan Jangka Pendek dan Panjang Indonesia, Mei 2008.

sawit merupakan kegiatan utama. Bagian lain dari Indonesia timur menempati bagian yang cukup besar dalam bidang pertanian, kelapa sawit dan sumberdaya mineral. Industri berbasis sumberdaya terdapat diseluruh kawasan, akan tetapi kebanyakan diluar pulau Jawa-Bali dan lebih mendekati sumber produksinya. Bagaimanapun juga, pengolahan makanan, pakaian dan perabotan merupakan industri yang dominan dan terkonsentrasi di Jawa, karena kemudahan infrastruktur transportasi dan kedekatannya dengan pasar dan industri pendukung. Pengadaan infrastruktur untuk pertumbuhan akan disesuaikan dengan kebutuhan spesifik wilayah dan untuk meningkatkan kegiatan ekonomi.

Industri berorientasi ekspor/impor cenderung terkonsentrasi di Jawa-Bali dan Sumatera, oleh karena itu, pengadaan infrastruktur secara langsung hendaknya difokuskan pada dukungan perdagangan logistik internasional dan peningkatan aset infrastruktur yang ada agar memiliki daya saing bisnis yang kuat. Wilayah lainnya belum sepenuhnya terintegrasi dalam jaringan antar-pulau dan perdagangan internasional (lihat detailnya di dalam bagian transportasi). Jadi, untuk wilayah-wilayah ini, peningkatan kebutuhan domestik benar-benar penting paling tidak untuk jangka waktu pendek pada saat melaksanakan ekspor sumberdaya alam. Perhatian khusus hendaknya diberikan kepada pengadaan jaringan infrastruktur sebagai tulang punggung dan layanan dasar infrastruktur untuk meningkatkan kebutuhan maksimal dalam peningkatan pertumbuhan dan perbaikan kondisi sosial. Sebagai tambahan, pengadaan infrastruktur akan dicoba untuk menghubungkan daerah dengan pasar domestik untuk memperkuat perdagangan antar wilayah, dan dalam jangka panjang, pembentukan dan pelaksanaan infrastruktur untuk perdagangan internasional juga diperlukan. Diharapkan bahwa kebutuhan sumberdaya akan meningkat dimasa depan. Indonesia telah memainkan dan akan terus memainkan peran yang sangat penting sebagai pemasok utama sumberdaya alam dalam hal ini sumberdaya mineral ke kawasan Asia, dan industri berbasis sumberdaya akan terus merupakan hal yang penting untuk perekonomian Indonesia.

#### **2.3.4 Pengentasan kemiskinan dengan layanan infrastruktur dasar**

Aspek kemiskinan dan disparitas regional di Indonesia tetap merupakan masalah besar dan saling berkaitan. Hanya dengan pertumbuhan perekonomian saja tidak akan dapat memperkecil kesenjangan kemiskinan dan regional. Pertumbuhan harus disertai pembukaan lapangan kerja di semua wilayah Indonesia dan perbaikan kesejahteraan sosial. Oleh karena itu, sektor yang strategis akan dapat memberikan perhatian khusus kepada kelompok dan daerah yang tidak terkait dengan mekanisme pertumbuhan tinggi.

Angka pekerjaan lebih rendah dari lapangan pekerjaan. Secara historis, pertanian telah memberikan kontribusi yang signifikan kepada pertumbuhan perekonomian dan hal ini merupakan lapangan pekerjaan diseluruh Indonesia. Akan tetapi, seperti yang didiskusikan di Bagian 2.1 sebelumnya, mengingat bahwa sektor ini secara relatif hanya memberikan angka pertumbuhan yang rendah, oleh karena itu sektor pertanian tidak diharapkan sebagai sektor utama untuk kepentingan pertumbuhan perekonomian nasional. Industri manufaktur tumbuh lebih cepat daripada sektor lainnya, oleh karena itu, hal ini memiliki potensi untuk mendorong pertumbuhan dan membuka lapangan pekerjaan dalam jumlah yang cukup substansial. Jadi, dengan mendorong industri manufaktur

terutama di Jawa dapat dipertimbangkan akan lebih efektif dalam mencapai peningkatan pertumbuhan perekonomian. Di wilayah lainnya, pengadaan dan perbaikan sarana irigasi dianggap penting tidak hanya dari segi keamanan bahan makanan tapi juga dampaknya yang signifikan terhadap pengadaan lapangan kerja regional.

Pertumbuhan perekonomian akan menciptakan pekerjaan dan mengatasi kemiskinan, akan tetapi, diperlukan suatu intervensi langsung ke daerah yang membutuhkan. Sangat dipercaya bahwa pengadaan layanan infrastruktur dasar seperti jalan, air bersih, sistim limbah, dan listrik adalah cara penanggulangan yang efektif untuk menurunkan tingkat kemiskinan. Pengadaan layanan infrastruktur dasar diperlukan untuk pedesaan dan daerah kumuh di perkotaan dan kelompok lemah. Tabel dibawah ini merupakan ringkasan intervensi yang disarankan oleh sektor infrastruktur. Detilnya didiskusikan pada sub-bagian berikutnya.

**Tabel 2.3.1 Intervensi Infrastruktur oleh Daerah**

	<b>Jawa-Bali</b>	<b>Sumatera</b>	<b>Kalimantan</b>	<b>Sulawesi</b>	<b>Nusa Tenggara</b>	<b>Maluku / Papua</b>
<b>Pertumbuhan</b>	Akumulasi modal, meningkatnya kebutuhan barang dan jasa, dan iklim investasi yang lebih baik dengan pengadaan sarana umum					
	Dukungan untuk industri manufaktur (Tekstil dan mesin)		Dukungan untuk industri pengolahan sumberdaya (Sumberdaya mineral, kelautan, makanan & minuman, dll.)			
<b>Pekerjaan</b>	Industri manufaktur (Tekstil dan mesin)	Manufaktur dan pertanian	Industri pengolahan sumberdaya (Sumberdaya mineral, kealutan, makanan & minuman, dll.) Pertanian Industri jasa (Grosir, eceran, wisata, jasa sosial)			
<b>Distribusi dan Penurunan Kemiskinan</b>	Peningkatan akses ke institusi publik (terutama di kota)					
	Peningkatan pengadaan infrastruktur dasar (air bersih, sanitasi, dll.)					
	Peningkatan lapangan kerja (terutama di pedesaan)			Peningkatan lapangan kerja Perbaikan infrastruktur dasar (terutama di pedesaan)		
	Dukungan terhadap Usaha Kecil dan Menengah					

Sumber: Socioeconomic Study for Assisting Formulation of New JICA's County Assistance Strategy for Indonesia.  
Modified by the Study Team

Seperti yang telah didiskusikan, peningkatan investasi dalam bentuk modal fisik dan penambahan kebutuhan merupakan hal yang esensial bagi pertumbuhan. Investasi untuk infrastruktur oleh sektor umum dan swasta hendaknya di revitalisasikan dengan iklim investasi yang sehat. Pertumbuhan dapat digiatkan apabila pertumbuhan di Jawa-Bali dan Sumatera distimulasikan, akan tetapi pertumbuhan di Jawa-Bali dan Sumatera saja tidak akan cukup untuk memberikan dampak yang substansial bagi perekonomian lainnya. Jadi, intervensi yang spesifik diperlukan untuk meningkatkan lapangan pekerjaan dan untuk menurunkan kemiskinan.

### 2.3.5 Strategi Infrastruktur

Pada lima tahun kedepan pada RPJM yang baru, sektor infrastruktur akan mendukung strategi RPJM dengan cara membantu peningkatan perekonomian, dan menurunkan disparitas regional dan kemiskinan. Hal ini dapat dicapai melalui dua strategi berikut ini:

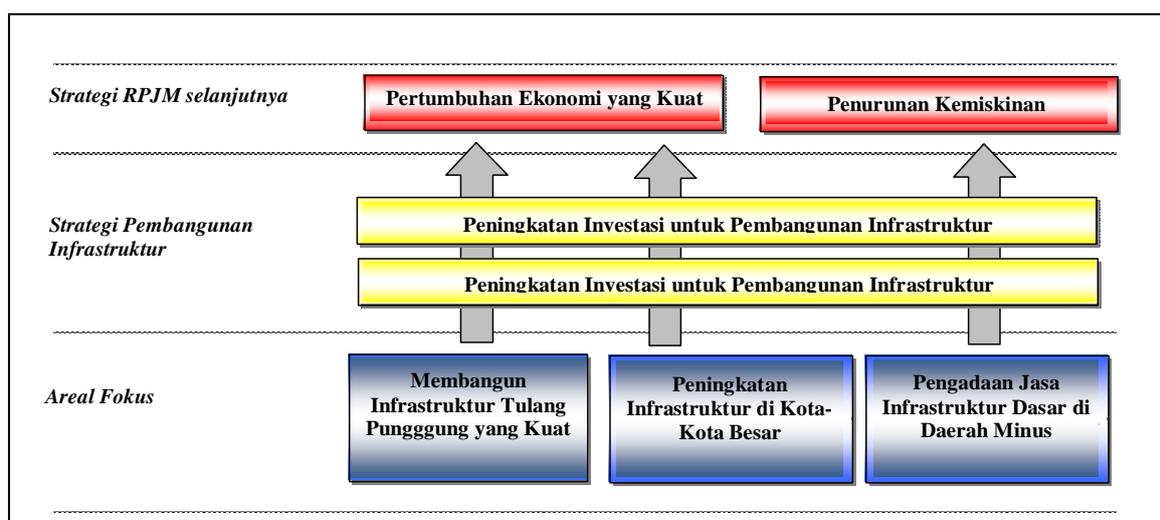
- (i) peningkatan investasi untuk infrastruktur; dan
- (ii) reformasi peraturan yang berkaitan dengan iklim investasi dan pembangunan sumberdaya manusia dalam bidang infrastruktur.

Adalah sangat mendesak untuk menaikkan investasi dalam bidang infrastruktur, karena telah menurun dengan tajam setelah terjadinya krisis keuangan di Asia, untuk mendorong pertumbuhan. Akumulasi modal fisik termasuk sarana umum untuk menggalakkan pertumbuhan perekonomian dan pengentasan kemiskinan.

Investasi swasta dalam bentuk modal fisik (untuk industri dan infrastruktur) dapat dilakukan, apabila diperlukan pengadaan infrastruktur perekonomian untuk pemerintah (infrastruktur kunci, dan jasa infrastruktur modern di kota-kota besar). Penyebaran kemiskinan dan pendapatan dapat diperbaiki apabila infrastruktur sosial (jasa infrastruktur dasar) disediakan secara memadai.

Jadi, investasi infrastruktur hendaknya difokuskan pada areal berikut:

- (a) Pembangunan infrastruktur tulang punggung yang kuat;
- (b) Peningkatan infrastruktur di kota-kota besar; dan
- (c) Pengadaan jasa infrastruktur dasar di daerah minus untuk meningkatkan kesempatan dalam bidang perekonomian.



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 2.3.2 Strategi RPJM Selanjutnya**

Tujuan utamanya adalah untuk mendukung pendistribusian barang untuk memenuhi peningkatan kebutuhan internal dan eksternal, mobilisasi orang dengan aman dan lancar, memacu pembangunan industri, mempertahankan keamanan bahan makan nasional, dan memperkecil disparitas regional. Areal fokus sektor infrastruktur adalah layanan yang merupakan tonggak untuk membangun peta jalan bagi intervensi sub-sektor seperti yang diidentifikasi dalam Tabel 2.3.1. Dengan tujuan untuk menegakkan strategi investasi dan untuk menarik investasi yang dibutuhkan, hendaknya disediakan kebijakan umum yang memadai. Detil dari pendekatan sektoral dibicarakan dalam bagian selanjutnya dalam laporan ini.

Strategi sektoral terutama akan mencoba untuk memperkiakan kebutuhan regional seperti yang diringkas dalam Tabel 2.3.1 berikut ini:

- (a) Pembangunan tulang punggung infrastruktur yang kuat:
- Jawa-Bali dan Sumatera, pusat pertumbuhan: untuk meningkatkan daya saing industri dengan cara memperkuat jaringan untuk menghubungkan kota-kota utama Jawa-Bali dan Sumatera, dan melalui perkuatan sistim pengadaan listrik
  - Wilayah lain: untuk meningkatkan industri dalam bidang sumberdaya alam dan industri pengolahan, pertanian, dan jasa untuk meningkatkan mobilisasi barang dan orang
- (b) Peningkatan infrastruktur di kota-kota utama;
- Kota-kota utama yang memacu pertumbuhan: untuk meningkatkan daya saing perindustrian dengan menghapuskan pusat-pusat hambatan dan peningkatan jasa infrastruktur
  - Jakarta: membentuk infrastruktur yang sesuai sebagai ibukota negara (perbaikan kepadatan lalu lintas, pengadaan listrik, sanitasi, dll.)
- (c) Penyediaan prasarana dasar di daerah-daerah minus untuk meningkatkan kesempatan perekonomiannya.
- perhatian khusus terhadap kelompok dan wilayah yang tidak terkait dengan mekanisme pertumbuhan tinggi melalui penyediaan layanan prasarana dasar untuk memperbaiki kesejahteraan dan pembukaan lapangan kerja.

Dengan meningkatkan pengadaan infrastruktur, pembentukan iklim investasi yang sehat sangat penting untuk meningkatkan investasi modal fisik oleh sektor swasta. Hal ini membutuhkan tidak hanya suatu demokrasi yang stabil dan kerangka institusi yang transparan akan tetapi juga tenaga kerja yang lebih baik. Peningkatan iklim investasi merupakan prioritas utama dari pemerintah. Pemerintah, antara lain, akan memperbaiki Peraturan Investasi, mengumumkan kebijakan ekonomi baru yang komprehensif, reformasi sektor keuangan, revisi peraturan perpajakan, dan membentuk Peraturan Kelistrikan yang maju. Akan tetapi, usaha-usaha kebijakan lebih lanjut untuk meningkatkan wilayah seperti misalnya subsidi dan retribusi diperlukan untuk investasi swasta di bidang infrastruktur.

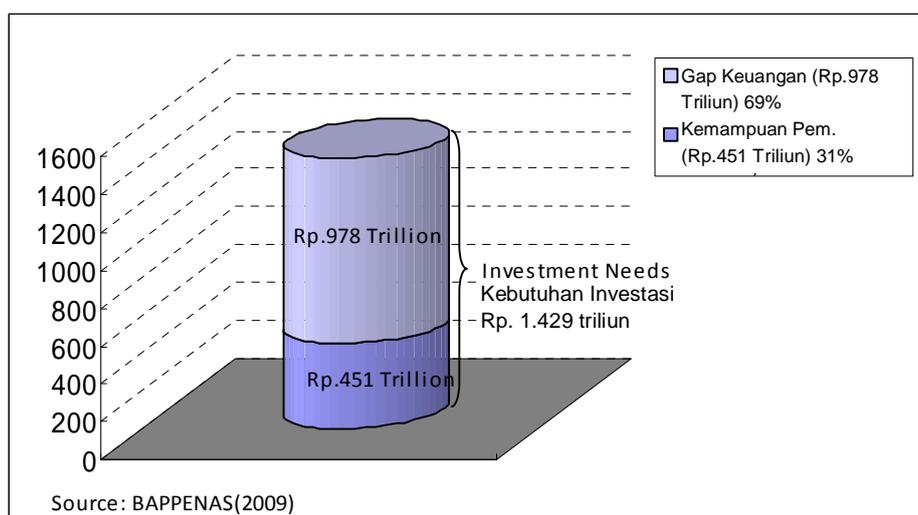
## Bab 3 Strategi Keuangan untuk Infrastruktur

### 3.1 Jumlah Investasi yang Dibutuhkan

#### 3.1.1 Kebutuhan Investasi dan Gap Keuangan

Peningkatan pada sektor infrastruktur hendaknya dilakukan dengan tepat dan direncanakan dalam RPJM yang akan datang karena akan memberikan dampak kepada kemampuan untuk mencapai target pembangunan. Beberapa studi empiris<sup>1</sup> memberikan konfirmasi bahwa kurangnya akses terhadap jasa infrastruktur memiliki dampak negative terhadap keseluruhan pertumbuhan ekonomi dan kesamarataan Pendapatan dan bahwa peningkatan jumlah infrastruktur dan kualitas jasanya telah secara signifikan menurunkan angka ketidaksamarataan dalam Pendapatan. Penurunan dalam pembangunan infrastruktur telah menurunkan pertumbuhan PDB dalam jangka panjang lebih dari satu poin persentase setiap tahun. Hal ini memberikan implikasi bahwa investasi terbatas Indonesia dalam bidang infrastruktur telah menghambat pertumbuhan ekonomi dan memperburuk situasi kemiskinan. Oleh karena itu, sangat penting dalam RPJM yang akan datang untuk meletakkan dasar yang kuat bagi infrastruktur agar dapat mentransformasi Indonesia mejadi negara yang lebih maju dalam pembangunan.

Pada awal tahun 2009, BAPPENAS mengestimasi jumlah angka yang dibutuhkan untuk investasi bidang infrastruktur dari tahun 2010 hingga 2014. Estimasinya dilakukan untuk sektor-sektor utama, mencakup perumahan dan pemukiman, transportasi, listrik, energy, jasa pos, telekomunikasi, dan anggaran khusus untuk Bencana Lumpur Sidoarjo. Hasilnya seperti dapat dilihat pada Gambar 3.1.1.



**Gambar 3.1.1 Investment Needs and Financial Gap (2010-2014)**

<sup>1</sup> C. Calderon and L. Serven (2004), Pengaruh Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan dan Distribusi Pendapatan, World Bank, dan lain-lain (lihat Referensi), K. Seethepalli et al., Apa Relevansi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Asia Timur? World Bank, ADB, JBIC, dan World Bank, Connecting East Asia. Mencegah Krisis Infrastruktur Indonesia.

Estimasi memperlihatkan bahwa investasi sejumlah Rp.1.429 triliun diperlukan untuk mencapai pembangunan tujuan pembangunan. Akan tetapi, hal itu juga memperlihatkan bahwa hanya Rp.451 triliun atau 31% dari jumlahnya yang dibiayai anggaran pemerintah. Perhitungan sederhana memperlihatkan sekitar Rp.180.5 triliun per anum yang dibutuhkan dan Rp.90,2 triliun dialokasikan dari anggaran pemerintah.

**Tabel 3.1.1 Kebutuhan Infrastruktur dan Sumber Dana**

Kebutuhan Infrastruktur (per tahun (Av.))	Pembiayaan Infrastruktur dari Anggaran Pemerintah (per tahun (Av.))	Pembiayaan Infrastruktur dari hal-hal lain (per tahun (Av.))
Rp. 285,0 Triliun	Rp. 90,2 Triliun	Rp. 195,6 Triliun

Sumber: BAPPENAS (2009)

Tabel berikut memperlihatkan anggaran investasi infrastruktur pemerintah pada dekade terakhir.

**Tabel 3.1.2 Anggaran Investasi Infrastruktur pada Dekade Terakhir**

Year	Unit: Rp. Trillion										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Budget	11.1	15.4	13.2	15.1	17.6	26.1	54.0	59.5	77.7	97.6	93.3

Sumber: BAPPENAS (2009)

Catatan: Jumlah untuk tahun 2000-2008 adalah Anggaran yang direalisasikan. Jumlah untuk tahun 2009-2010 adalah anggaran rencana.

Pada tiga tahun terakhir, pemerintah telah menginvestasikan Rp.77,7 triliun in tahun 2008, Rp.97,6 triliun di tahun 2009, dan Rp.93,9 triliun di tahun 2010. Alasan mengapa jumlah yang relatif besar digunakan pada tahun 2009 disebabkan paket stimulus ekonomi pemerintah digunakan untuk memulihkan perekonomian dari bencana yang disebabkan oleh krisis perekonomian global tahun 2008. Jadi, berdasarkan paa data empiris, alokasi anggaran tahunan yang diestimasikan oleh BAPPENAS sejumlah Rp.90,2 triliun nampaknya realistis.

Menurut BAPPENAS, gap dalam jumlah Rp.978 triliun, yang hampir setara dengan belanja pemerintah pada tahun 2008 (Rp. 989,5 triliun), akan dapat dipenuhi oleh investasi langsung luar negeri (FDI), rekanan swasta umum (PPP), Tanggungjawab Sosial Korporasi (CSR), dan pesertaan masyarakat. Terutama, harapan pemerintah terhadap PPP tinggi dimana dana swasta dilaksanakan untuk pembangunan fasilitas infrastruktur. Akan tetapi, menurut wawancara dengan BAPPENAS, tentang visi bagaimana harus memperoleh dana yang dibutuhkan untuk menjembatani jurang tidak jelas.

**Tabel 3.1.3 Estimasi Investasi Infrastruktur untuk tahun 2010-2014**

Unit: Thousand Rp.

No	Sector	Estimation of Baseline Allocation Needs					Total***)
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	Sumber Keuangan	15,983,774,670	15,909,533,220	16,909,100,039	17,973,194,572	19,106,100,486	90,931,702,986
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	15,983,774,670	15,909,533,220	16,909,100,039	17,973,194,572	19,106,100,486	85,881,702,986
	Kegiatan yang dibiayai swasta						5,050,000,000
2	Perumahan dan Pemukiman						102,871,402,396
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	12,476,562,500	14,649,172,625	14,731,572,131	16,970,532,094	18,896,561,045	77,724,400,396
	Kegiatan yang dibiayai swasta						271,002,000
	Subsidi	3,116,000,000	3,800,000,000	4,760,000,000	5,900,000,000	7,300,000,000	24,876,000,000
3	Transportasi	34,361,874,080	41,957,052,888	45,774,593,277	49,577,497,104	52,375,461,815	638,540,624,164
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	34,361,874,080	41,957,052,888	45,774,593,277	49,577,497,104	52,375,461,815	224,046,479,164
	Kegiatan yang dibiayai swasta						414,494,145,000
4	Listrik						289,654,226,444
	Alokasi melalui Anggaran MEMR	5,252,988,395	6,206,986,074	6,868,783,289	8,242,539,947	9,891,047,936	36,462,345,640
	Alokasi melalui PHLN (SLA)	6,418,280,000	6,187,720,000	9,242,323,200	11,090,787,840	13,308,945,408	46,248,056,448
	Kegiatan yang dibiayai swasta						206,943,824,356
5	Energi						75,608,820,000
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	371,580,000	393,880,000	418,270,000	445,060,000	474,530,000	2,103,320,000
	Kegiatan yang dibiayai swasta	14,701,100,000	14,701,100,000	14,701,100,000	14,701,100,000	14,701,100,000	73,505,500,000
6	Pos, Telekomunikasi dan Informasi						228,884,945,480
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	2,788,719,000	3,890,389,700	4,487,882,765	5,053,001,549	6,064,952,465	22,284,945,480
	Kegiatan yang dibiayai swasta						206,600,000,000
7	Penanggulangan Bencana Lumpur Sidoarjo	1,313,000,000	1,445,000,294				2,758,000,294
	Kegiatan yang dibiayai pemerintah	1,313,000,000	1,445,000,294				2,758,000,294
	Kegiatan yang dibiayai swasta						
	Estimasi Jumlah Investasi (a)						1,429,249,721,764
	Estimasi Jumlah Investasi Pemerintah*) (b)	72,548,498,645	84,452,014,801	89,190,201,500	98,261,825,267	106,808,653,747	451,261,193,960
	Estimasi Jumlah SLA**) (c)	6,418,280,000	6,187,720,000	9,242,323,200	11,090,787,840	13,308,945,408	46,248,056,448
	Estimasi Jumlah Investasi PPP (a)-(b)-(c)						906,864,471,356
	Estimasi Jumlah Subsidi	3,116,000,000	3,800,000,000	4,760,000,000	5,900,000,000	7,300,000,000	24,876,000,000

Sumber: BAPPENAS (2009) "Program Pembangunan Infrastruktur Indonesia 2010-2014)

Datatan: \*) Tidak Termasuk Dana Alokasi Khusus (DAK) Rp.48.183 Triliun

\*\*) Estimasi Investasi Kelistrikan melalui Perjanjian Sub-Loan (SLA)

\*\*\*) Perbedaan satu digit di angka terkakhir disebabkan pembulatan

### 3.1.2 Ukuran Investasi yang Dibutuhkan untuk Mencapai Target Pertumbuhan

Akumulasi aset infrastruktur dapat menambah angka pertumbuhan dalam jangka pendek dan panjang. Akses terbatas terhadap jasa prasarana dasar akan menghambat kesejahteraan pada saat ini dan pertumbuhan kedepanyang potensial negara ini. Selanjutnya, pengadaan infrastruktur yang lebih canggih akan lebih diperlukan karena Indonesia akan menjadi negara berpenghasilan tinggi. Telah disetujui secara luas bahwa investasi yang substansial dibutuhkan Indonesia agar memiliki daya saing dalam wilayahnya dan jasa prasarana yang memadai dibutuhkan untuk menarik investasi swasta yang memadai.

Berbagai studi menghasilkan bahwa 5-7% PDB hendaknya diinvestasikan bagi infrastruktur untuk mengembangk angka perekonomiannya hingga sekitar 6%<sup>2</sup>. Ada beberapa pendapat bahwa investasi 5% dari PDB dibutuhkan untuk mempertahankan angka pertumbuhan ekonomi pada 6%<sup>3</sup>, dan lainnya menyebutkan bahwa investasi US\$4,7 milyar dibutuhkan untuk meningkatkan PDB sejumlah 2,4%<sup>4</sup>. Ada suatu implikasi bahwa pertumbuhan PDB 7,5% akan menambah kebutuhan investasi infrastruktur sebanyak 7% dari PDB<sup>5</sup>. Sumber studi yang lainnya juga menyebutkan bahwa 5% dari PDB untuk aset yang baru dan tambahan 2% dari PDB untuk penggantian modal akan dibutuhkan<sup>6</sup>. Studi lainnya memperkirakan bahwa negara-negara Asia timur harus mengeluarkan sekitar 6,2% dari PDB setiap tahunnya, dimana 65% untuk investasi baru dan sisanya 35% untuk pemeliharaan aset yang ada<sup>7</sup>. Studi oleh World Bank<sup>8</sup> memproyeksikan jumlah investasi yang dibutuhkan bagi infrastruktur untuk jangka waktu<sup>9</sup>. Tabel 3.1.4 meringkas proyeksi studi. Untuk wilayah Asia Timur dan Pasifik, ukuran kebutuhan investasi baru diperkirakan 3,7%, sedangkan untuk memelihara aset yang ada sekitar 3%. Sehingga, jumlah tingkatan investasi sekitar 6,6%. Berdasarkan hal ini, tingkat investasi Indonesia membutuhkan lebih dari dua kali agar sesuai dengk kualitas jasa yang ada di negara lain.

**Tabel 3.1.4 Kebutuhan Investasi Setiap Tahun yang Diharapkan Selama 2005-2010**

	Baru		Pemeliharaan		Jumlah	
	US\$Juta	%PDB	US\$Juta	%PDB	US\$Juta	%PDB
<i>Mnrt Kelompok Pendapatan</i>						
<b>Pendapaan Rendah</b>	49,988	3.18%	58,619	3.73%	108,607	6.92%
<b>Pendapatan Menengah</b>	183,151	2.64%	173,035	2.50%	356,187	5.14%
<b>Pendapatan Tinggi</b>	135,956	0.42%	247,970	0.76%	383,926	1.18%
<i>Negara Berkembang menurut Wilayah</i>						
<b>Asia Timur &amp; Pasifik</b>	99,906	3.67%	78,986	2.90%	178,892	6.57%
<b>Asia Selatan</b>	28,069	3.06%	35,033	3.82%	63,101	6.87%
<b>Eropa &amp; Asia Tengah</b>	39,069	2.76%	58,849	4.16%	67,918	6.92%
<b>Timur Tengah &amp; Afrika Utara</b>	14,884	2.37%	13,264	2.11%	28,148	4.48%
<b>Afrika Sub-Sahara</b>	13,268	2.84%	12,644	2.71%	25,912	5.55%
<b>Amerika Latin &amp; Karibia</b>	37,944	1.62%	32,878	1.40%	70,822	3.02%
<b>Semua Negara Berkembang</b>	233,140	2.74%	231,654	2.73%	434,793	5.47%

Sumber: World Bank

<sup>2</sup> Studi mempelajari Mencegah Krisis Infrastruktur di Indonesia, Mengenai Asia Timur, Estimasi Kebutuhan Investasi Infrastruktur di Wilayah Asia Selatan (I. Chatterton), Investasi di Infrastruktur (M. Fay), dan Relevansi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan di Asia Timur (K. Seethepalli).

<sup>3</sup> Mencegah Krisis Infrastruktur di Indonesia 2004.

<sup>4</sup> Mencegah Krisis Infrastruktur di Indonesia, 2004.

<sup>5</sup> I. Chatterton dan O.S. Puerto, Estimasi Kebutuhan Investasi Infrastruktur di Wilayah Asia Selatan, World Bank.

<sup>6</sup> M. Fay dan T. Yepes, Investasi di Infrastruktur, Kertas Kerja Riset Kebijakan No. 3102, the World Bank.

<sup>7</sup> Mengenai Asia Timur, ADB, JBIC, dan World Bank, 2005.

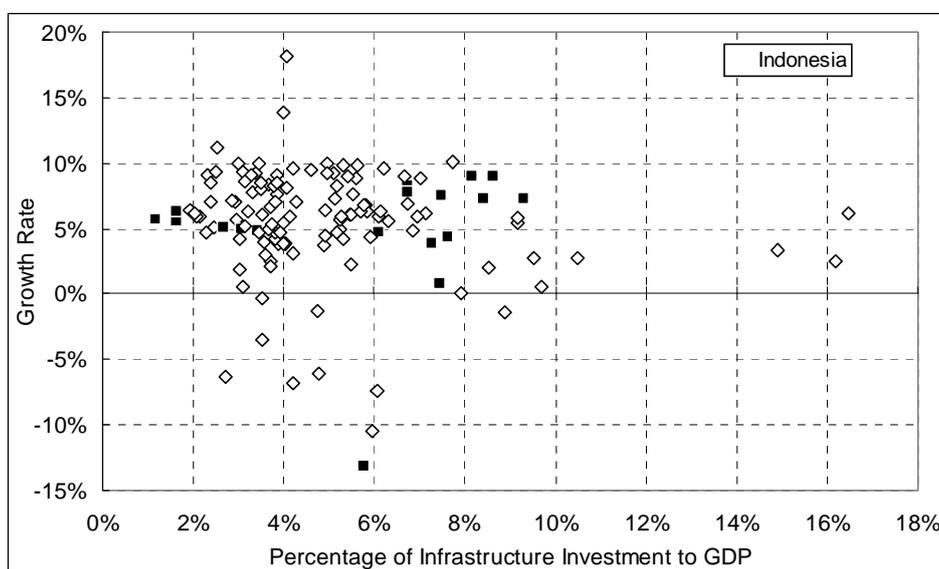
<sup>8</sup> M. Fay and T. Yepes, Investasi di Infrastruktur, Kertas Kerja Riset Kebijakan No. 3102, World Bank.

<sup>9</sup> Sektor infrastruktur dalam study mencakup jalan, jalan KA, kelistrikan, telekomunikasi, air dan sanitasi, pelabuhan, bandara dan saluran, dan sub-sektor minyak dan gas tidak dimasukkan karena tidak terdapat data yang memadai

Tabel 3.1.4 diatas menyarankan bahwa kebutuhan investasi per tahun untuk Asia Timur & Pasifik, dikombinasikan dengan Asia Selatan sekitar US\$242 milyar. Studi oleh World Bank/UNESCAP mengindikasikan bahwa negara berkembang di Asia Selatan dan Pasifik membutuhkan investasi pertahun US\$.88 milyar mulai tahun 2006 hingga 2010<sup>10</sup>, dimana hampir separuh dibutuhkan untuk sektor energi. Angka ini sekitar lebih dari 40% dari pada estimasi investasi pada studi sebelumnya. Pertambahan yang besar dikarenakan oleh asumsi kebutuhan investasi yang lebih tinggi bagi daerah. Menurut studi, jumlah investasi yang dibutuhkan untuk Asia Timur & Pasifik diperkirakan akan menurun 0,4 dari segi persentase sedangkan untuk Asia Selatan meningkat 0,8 segi persentase. Dengan asumsi bahwa ukuran investasi akan tetap bagi Asia Timur & Pasifik, jumlah investasi akan mencapai pada tingkatan US\$270 milyar. Gambaran ini indikatif akan tetapi konserfatif seperti yang disebutkan oleh penulis bahwa kebutuhah investment baru untuk Asia Timur & Pasifik adalah 4% dari PDB, lebih tinggi dari proyeksi sebelumnya. Pada estimasi lainnya, Forum Infrastruktur Asia-Pasifik menemukan bahwa kebutuhan investasi wilayah adalah sekitar US\$ 300 milyar per tahun<sup>11</sup>. Studi tersebut mengkalkulasikan kebutuhan inestasi setiap tahun adalah US\$240-300 milyar untuk Asia Timur dan Selatan.

### 3.1.3 Data Empiris dan Perbandingan dengan Negara Lain

Selanjutnya, hubungan antara angka pertumbuhan PDB dan penggunaan modal dianalisa dengan menggunakan data empris. Gambar berikut memperlihatkan hubungan antara rasio pertumbuhan PDB dan penggunaan modal di negara-negara Asia<sup>12</sup>.



Sumber: Dibuat oleh JICA Study Team berdasarkan data dari "Country Table" ADB.

**Gambar 3.1.2 Hubungan antara Tingkat Pertumbuhan dan Investasi Infrastruktur terhadap PDB**

<sup>10</sup> I. Chatterton dan O.S. Puerto, Estimasi Kebutuhan Investasi Infrastruktur di Wilayah Asia Selatan, World Bank. Studi ini memperbaharui kebutuhan investasi berdasarkan pendekatan berikut oleh M. Fay dan T. Yepes.

<sup>11</sup> Seperti dikutip dalam Tantangan Infrastruktur di Asia Selatan: Peranan Rekanan Pemerintah-Swasta, G. Nataraj, 2007, ADB Institute (ADB Institute Discussion Paper No. 80)

<sup>12</sup> Contoh negaranya adalah China, Hong Kong, Indonesia, Malaysia, Papua New Guinea, Sri Lanka, South Korea, dan Thailand. Contoh Jangka waktunya adalah 1990 hingga 2007. Digunakan hanya apabila ada datanya.

Seperti terlihat dalam gambar, banyak negara yang mengalokasikan anggaran dari 2 hingga 6% PDB sebagai pengeluaran modal dan memperoleh angka pertumbuhan 2%-10%. Di Indonesia, sekitar 5% dari pertumbuhan diperoleh walaupun rasio investasinya sekitar 2%. Dampaknya terhadap pertumbuhan menurut investasi dalam infrastruktur diperkirakan berkaitan dengan jeda waktu. Walaupun sulit untuk menyebutkan tingkat jeda waktunya, berbagai studi menyebutkan bahwa akumulasi infrastruktur memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian dan merupakan pemacu yang signifikan untuk pertumbuhan jangka panjang. Infrastruktur memainkan peranan yang penting dalam peningkatan pertumbuhan. Namun, manfaat investasi infrastruktur itu sendiri sulit untuk diperkirakan karena ini merupakan bagian dari kombinasi berbagai faktor. Tingkatan akumulasi persediaan modal dan modal manusia, serta ketepatan penggunaan sumberdaya tersebut juga memberikan dampak terhadap potensi pertumbuhan. Faktor lainnya seperti misalnya pemerintahan dan kebijakan tidak dapat dipisahkan untuk mengukur pertumbuhan. Kami bisa mengkonklusikan bahwa infrastruktur secara signifikan dan positif mempengaruhi PDB, dan dari gambar tersebut di atas, investasi sebesar 2%-6% dari PDB dalam infrastruktur kelihatan bahwa memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian sebanyak 5%-10%.

Seperti telah dibicarakan, banyak faktor yang mempengaruhi pertumbuhan perekonomian dan gambar di atas memperlihatkan hanya sebagian cerita. Pertumbuhan adalah merupakan kontingen konfigurasi berbagai elemen seperti misalnya sistem keuangan, modal orang dan administrasi pemerintahan. Pemerintahan yang baik cenderung berasosiasi dengan pengadaan infrastruktur yang lebih baik<sup>13</sup>. Sebagai tambahan, dampak pembangunan infrastruktur yang besar dan positif dapat dilihat di negara-negara yang kurang berkembang. Disarankan bahwa penggunaan yang tepat atas sumberdaya infrastruktur adalah seperempat dari diferensial pertumbuhan, dan lebih dari 40% dari diferensial pertumbuhan antara negara dengan pertumbuhan rendah dan tinggi<sup>14</sup>. Oleh karena itu, analisa di atas memberikan implikasi bahwa perlu bagi Indonesia untuk secara substansial meningkatkan pembelanjaan modal agar dapat mencapai angka pertumbuhan 7,0%.

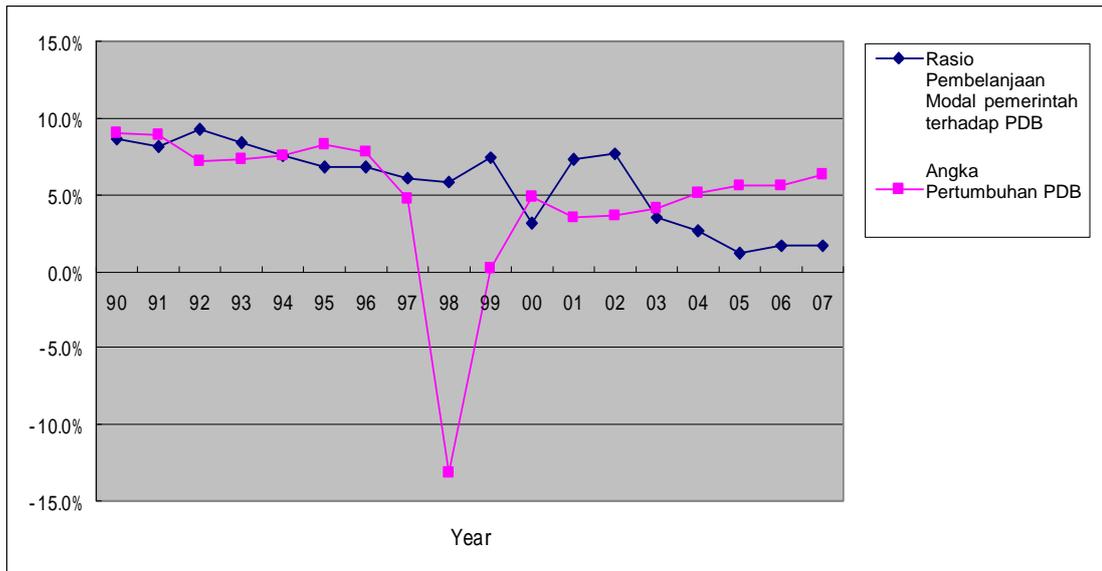
Selanjutnya, dilakukan analisa hubungan antara rasio pertumbuhan PDB dan rasio investasi untuk negara-negara tertentu. Di Indonesia, rasio investasi infrastruktur pemerintah terhadap PDB menurun sejak tahun 1990. Gambar berikut memperlihatkan tren investasi infrastruktur pemerintah (pembelanjaan modal pemerintah pusat) dan angka pertumbuhan PDB di Indonesia antara tahun 1990 dan 2007<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> K. Seethepalli et al, *Seberapa Relevansi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan di Asia Timur?* World Bank.

<sup>14</sup> C. Hulten, *Modal Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi: Penggunaan dengan Benar akan Lebih Penting daripada Seberapa Banyak yang Dimiliki*. Kertas Kerja NBER 5874, 1996.

<sup>15</sup> Disini, "Pembelanjaan Modal oleh Pemerintah Pusat" digunakan sebagai gambaran investasi infrastruktur.

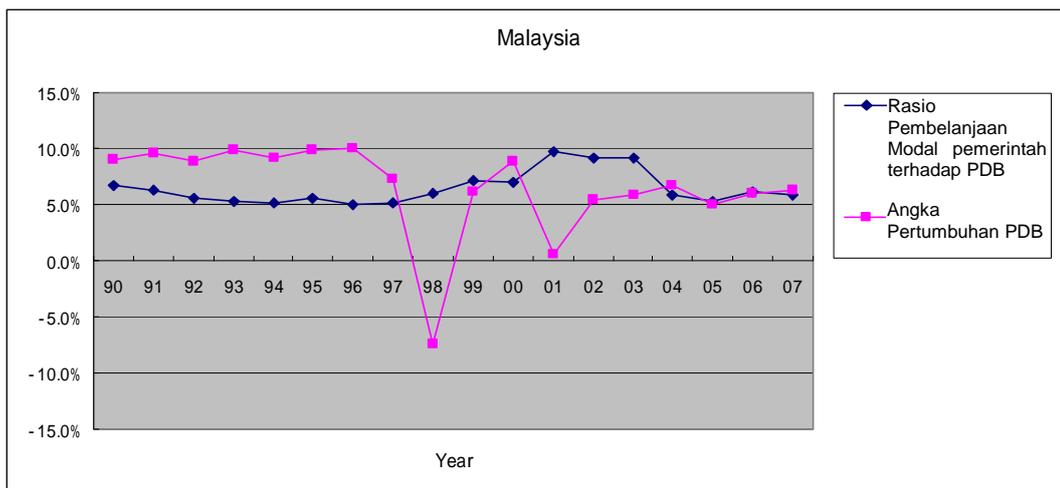


Sumber: ADB "Indikator Kunci untuk Asia dan Pasifik 2008"

**Gambar 3.1.3 Trend Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan PDB di Indonesia**

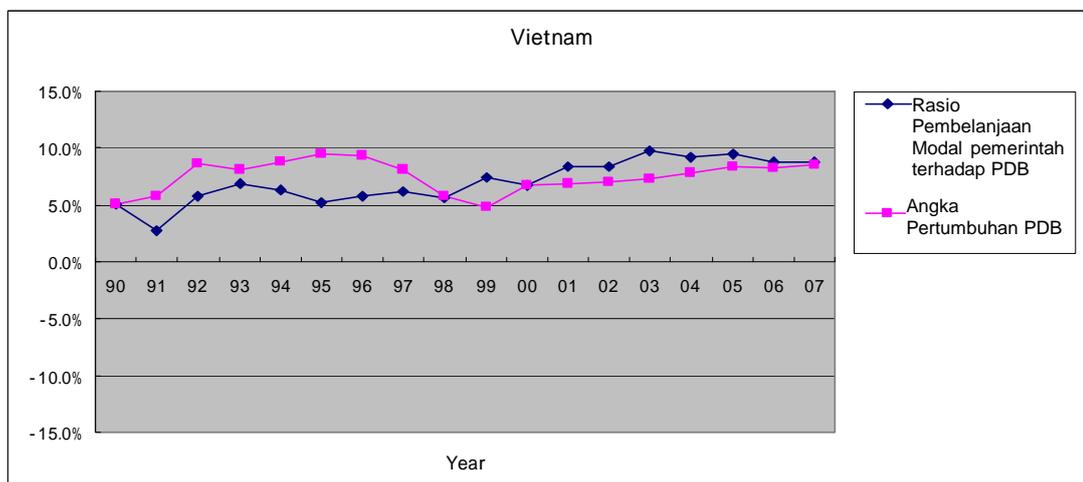
Seperti yang terlihat dalam Gambar, rasio pembelanjaan modal pemerintah terhadap PDB telah menurun. 1,2% pada tahun 2005, 1,6% pada tahun 2006 dan 1,6% pada tahun 2007. Angka pertumbuhan PDB pada tahun-tahun ini melebihi 5,0% akan tetapi lebih rendah daripada tingkatan sebelumnya sebelum krisis ekonomi Asia.

Gambar berikut memperlihatkan data yang sama untuk Malaysia, Vietnam dan Thailand.



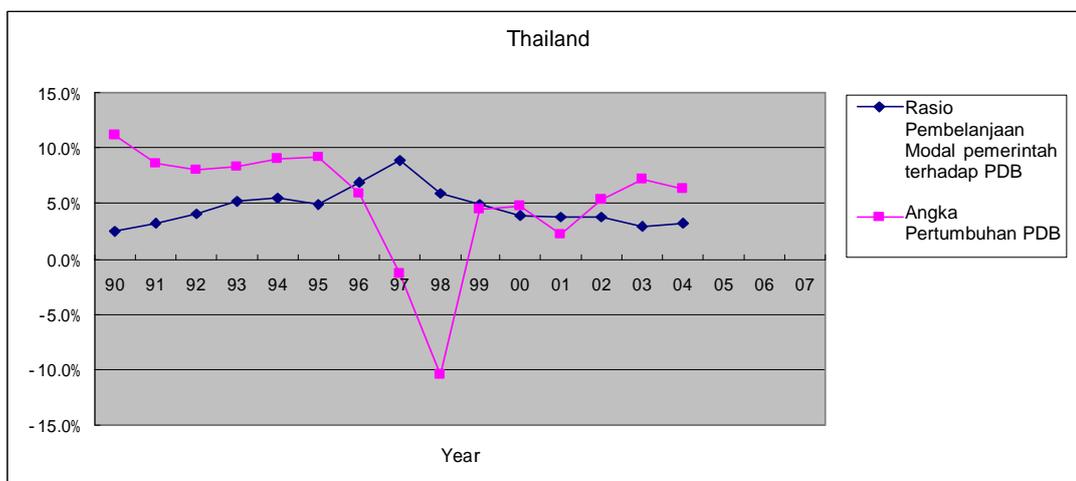
Sumber: ADB “Indikator Kunci untuk Asia dan Pasifik 2008”

**Gambar 3.1.4 Trend Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan PDB di Malaysia**



Sumber: ADB “Indikator Kunci untuk Asia dan Pasifik 2008”

**Gambar 3.1.5 Trend Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan PDB di Vietnam**



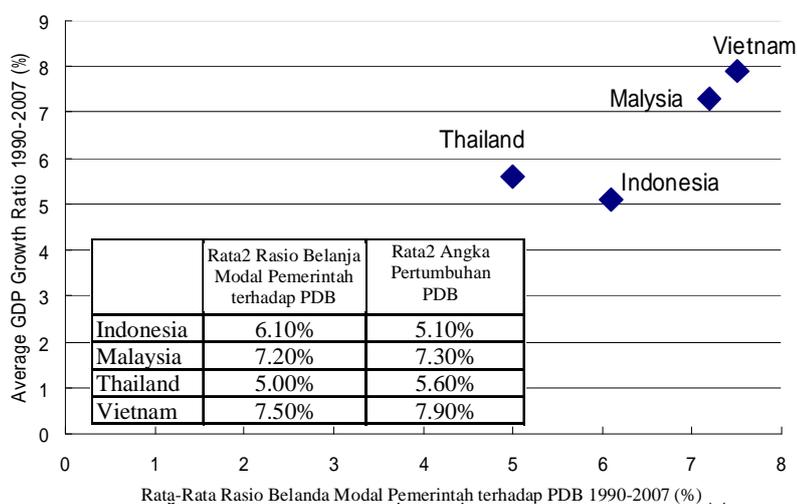
Sumber: ADB “Indikator Kunci untuk Asia dan Pasifik 2008”

Catatan: Data tersedia hanya sampai tahun 2004.

**Gambar 3.1.6 Trend Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan PDB di Thailand**

Di Malaysia, rasio pembelanjaan modal pemerintah terhadap PDB tetap lebih dari 5% dan pertumbuhan PDG juga diatas 5% kecuali tahun 1998 dan 2001. Gambar untuk Vietnam memperlihatkan tren yang berbeda. Rasio pembelanjaan modal pemerintah terhadap PDB tinggi, hampir 10% pada lima tahun terakhir. Angka pertumbuhan PDB tetap stabil dan tinggi. Dapat dilihat bahwa perekonomian di Vietnam tidak berpengalaman untuk penurunan yang tajam pada tahun 1998, dengan implikasi bahwa pengaruh langsung krisis keuangan Asia lebih kecil. Di Thailan, rasio belanja modal pemerintah terhadap PDB menurun tapi masih tetap lebih tinggi daripada Indonesia. Perbandingan data memastikan bahwa rasio belanja modal pemerintah terhadap PDB di Indonesia lebih rendah daripada negara-negara lainnya pada tahun-tahun ini.

Gambar berikut memperlihatkan hubungan antara rasio rata-rata belanja modal pemerintah terhadap PDB dan rata-rata pertumbuhan PDB di empat negara.



Sumber: ADB "Indikator Kunci Asia dan Pasifik 2008"

Catatan: Angka itu adalah rata-rata untuk 1990-2007 Untuk Thailand, digunakan data 1990-1004.

### Gambar 3.1.7 Hubungan Antara Investasi Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi (1)

Gambar dan Tabel diatas memperlihatkan bahwa Malaysia dan Vietnam rata-rata rasio belanja modal pemerintah terhadap DPB dan rata-rata angka pertumbuhan PDB lebih tinggi daripada Indonesia. Dalam perhitungan kasar, Malaysia dan Vietnam mencapai pertumbuhan PDB lebih dari 7% dan lebih dari 7% untuk investasi infrastruktur. Thailan, rata-rata pertumbuhan PDB lebih tinggi dari Indonesia walaupun rata-rata rasio belanja modal pemerintah terhadap PDB lebih rendah. Berdasarkan data antara tahun 1990 dan 2007, Malaysia dan Vietnam merealisasikan pertumbuhan PDG yang lebih tinggi dengan rasio infrastruktur yang lebih tinggi terhadap PDB. Dengan ini dapat dikatakan bahwa secara komparatif pertumbuhan PDB yang lebih rendah tampaknya ada kaitannya dengan investasi infrastruktur yang lebih rendah.

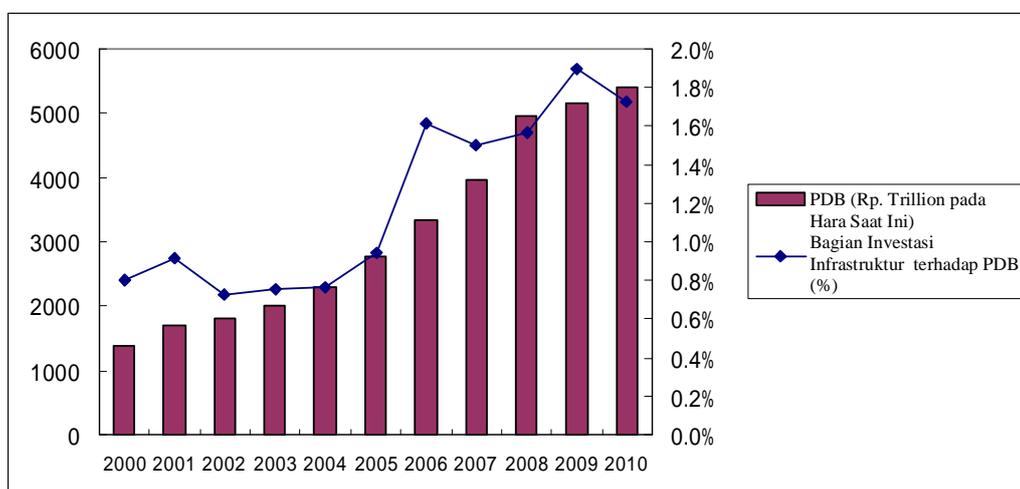
### 3.1.4 Konklusi

RPJM yang akan datang bertujuan untuk mencapai angka pertumbuhan PDB 7% pada tahun 2014. Dengan tujuan untuk mencapai angka pertumbuhan ini, investasi infrastruktur diperlukan 6-7% dari PDB di Indonesia. Berarti bahwa kebutuhan investasi yang baru diestimasikan pada sekitar Rp.230 hingga 280 triliun per tahun<sup>16</sup>. Apabila investasi hanya dilakukan oleh pemerintah pusat, maka anggaran pada saat ini diperlukan tiga kali lipat. Disamping itu, perhatian juga diperlukan untuk menyelesaikan pekerjaan yang tertunda selama sepuluh tahun terakhir bersamaan dengan proyek-proyek penting yang baru, sehingga tambahan investasi yang cukup signifikan akan diperlukan. Hal ini penting untuk mencapai kebutuhan yang terus meningkat yang selanjutnya akan memberi tekanan kepada perekonomian. Oleh karena itu, pemerintah mengestimasi kebutuhan sejumlah Rp.1.429 triliun untuk lima tahun kedepan, yakni Rp.285 triliun per tahun tampaknya akan mencukupi kebutuhan dalam negeri, terutama dengan adanya hal-hal yang belum diselesaikan dalam investasi dan pemeliharaan.<sup>17</sup>

## 3.2 Analisa Struktur Anggaran Pemerintah

### 3.2.1 Anggaran Investasi Infrastruktur pada Tahun-Tahun Ini

Dapat dilihat kebutuhan investasi yang substansial dibandingkan dengan pola penggunaan pemerintah pada saat ini. Gambar 3.2.2 memperlihatkan penggunaan pemerintah pusat dan pembelanjaan modal 2000-2010. Tingkat investasi infrastruktur pemerintah yang rendah pada sekitar 1-2% terhadap PDB, atau sekitar 10% dari keseluruhan belanja pemerintah pusat.



Sumber: Menteri Keuangan

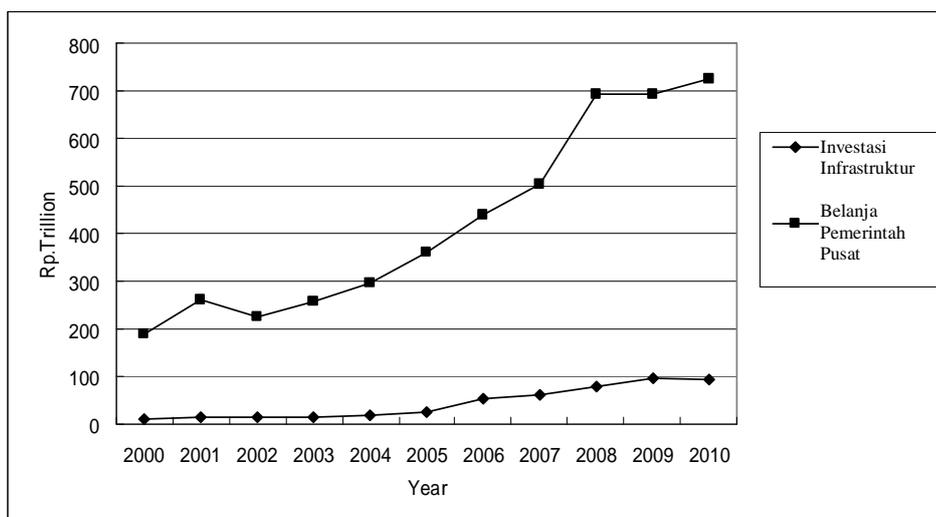
**Gambar 3.2.1 Tren Andil dalam Investasi Infrastruktur terhadap PDB**

Investasi infrastruktur Pemerintah telah tetap terus meningkat dengan pasti sejak tahun 2001. Namun, tidak dibarengi dengan perekonomian. Juga dicatat bahwa jumlah investasi ada dibawah tingkatan sebelum krisis yakni mencapai sekitar 6% terhadap PDB.

<sup>16</sup> Ukuran investasi diperkirakan berdasarkan pada DPB tahun 2007 dan nilai tukar yang berlaku..

<sup>17</sup> Direktorat Transportasi menyarankan investasi 8.6% terhadap PDB sebagai aturan utama. Berarti akan dibutuhkan Rp.340 triliun per tahun.

Tren pengeluaran pemerintah pusat dan investasi infrastruktur dapat dilihat pada Gambar 3.2.2.



Sumber: Depkeu

**Gambar 3.2.2 Belanja Pemerintah Pusat dan Investasi Infrastruktur**

Seperti yang terlihat dalam Tabel, belanja pemerintah pusat telah pada tren peningkatan sejak tahun 2000. Salah satu sebab dari peningkatan ini adalah meningkatnya Pendapatan pajak dan non-pajak disebabkan oleh pemulihan ekonomi dan reformasi pajak baru-baru ini. Dapat dicatat bahwa sejak tahun 2005, ketika Ibu Sri Mulyani mulai menjabat sebagai Menteri Keuangan, berbagai reformasi pajak yang efektif diperkenalkan.

Sementara itu, investasi infrastruktur memperlihatkan tren pertumbuhan yang mirip walaupun sederhana jika dibandingkan dengan belanja pemerintah pusat. Akan tetapi, menurut data anggaran Depkeu, sejak awal tahun 2000-an, tiga elemen belanja pemerintah, “pembiayaan untuk daerah”, “subsidi” dan “bantuan sosial”, menentukan peningkatan yang memperketat batas investasi infrastruktur.

### 3.2.2 Karakteristik Anggaran Nasional Pemerintah Indonesia (APBN)

Kerangka fiskal dasar Indonesia adalah Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). APBN 2008 dan 2009 seperti yang ditampilkan dalam Tabel 3.2.1.

Tabel 3.2.1 APBN 2008 dan 2009

(In Trillion Rupiah)

Uraian	2008		2009			
	APBN-P	% thd PDB	APBN	% thd PDB	Penyesuaian APBN	% thd PDB
A. Pendapatan Nasional dan Hibah	895,0	20,0	985,7	18,5	848,6	15,5
I. Pendapatan Domestik	892,0	19,9	984,8	18,5	847,6	15,4
1. Pendapatan dari pajak	609,2	13,6	725,8	13,6	661,8	12,1
a. Pajak Domestik	580,2	12,9	697,3	13,1	642,2	11,7
i. Keuntungan	305,0	6,8	357,4	6,7	319,6	5,8
- Minyak & Gas	53,6	1,2	56,7	1,1	280,8	5,1
- Non-Minyak & Gas	251,4	5,6	300,7	5,6	38,8	0,7
ii. Pajak Pendapatan	195,5	4,4	249,5	4,7	233,6	4,3
iii. Tanah dan Properti	25,3	0,6	28,9	0,5	23,9	0,4
iv. BPHTB	5,4	0,1	7,8	0,1	7,2	0,1
v. Pajak Ekspor	45,7	1,0	49,5	0,9	54,4	1,0
vi. Pajak Lainnya	3,4	0,1	4,3	0,1	3,5	0,1
b. Pajak Perdagangan Internasional	29,0	0,6	28,5	0,5	19,5	0,4
i. Pemasukan	17,8	0,4	19,2	0,4	17,2	0,3
ii. Pengeluaran	11,2	0,2	9,3	0,2	2,4	0,0
2. Pendapatan Negara kecuali Pajak	282,8	6,3	258,9	4,8	185,9	3,4
a. Sumberdaya	192,8	4,3	173,5	3,3	103,7	1,9
i. Minyak & Gas	182,9	4,1	162,1	3,0	92,0	1,7
- Minyak	149,1	3,3	123,0	2,3	62,4	1,1
- Gas Alam	33,8	0,8	39,1	0,7	29,6	0,5
- Non Minyak & Gas	9,8	0,2	11,4	0,2	11,7	0,2
ii. Pertambangan Umum	6,9	0,2	8,7	0,2	8,7	0,2
- Kehutanan	2,8	0,1	2,5	0,0	2,5	0,0
- Perikanan	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0
b. Keuntungan Badan Usaha Milik Negara	31,2	0,7	30,8	0,6	26,1	0,5
c. PNBP	53,7	1,2	49,2	0,9	50,6	0,9
d. Pendapatan dari BLU	5,1	0,1	5,4	0,1	5,4	0,1
II. Hibah	2,9	0,1	0,9	0,0	0,9	0,0
B. Belanja Pemerintah	989,5	22,1	1.037,1	19,5	988,1	18,0
I. Pemerintah Pusat	697,1	15,5	716,4	13,4	685,0	12,5
A. Belanja Kementerian & Lembaga	290,0	6,5	322,3	6,0	322,3	5,9
B. Belanja kecuali Kementerian & Lembaga	407,0	9,1	394,1	7,4	326,7	6,6
- Bunga Pinjaman	94,8	2,1	101,7	1,9	110,6	2,0
a. Pinjaman Dalam Negeri	65,8	1,5	69,3	1,3	70,1	1,3
b. Pinjaman Luar Negeri	29,0	0,6	32,3	0,6	37,8	0,7
- Subsidi	234,4	5,2	166,7	3,1	123,6	2,3
a. Subsidi Energi	187,1	4,2	103,6	1,9	67,0	1,2
b. Subsidi Non-Energy	47,3	1,1	63,1	1,2	56,6	1,0
II. Transfer ke Daerah	292,4	6,5	320,7	6,0	303,1	5,5
1. Neraca Dana	278,4	6,2	297,0	5,6	279,3	5,1
a. Dana Bagi Keuntungan	77,7	1,7	85,7	1,6	68,1	1,2
b. Dana Alokasi Umum	179,5	4,0	186,4	3,5	186,4	3,4
c. Dana Khusus	21,2	0,5	24,8	0,5	24,8	0,5
2. Dana Khusus & Penyesuaian	14,0	0,3	23,7	0,4	23,7	0,4
a. Dana Otonomi	7,5	0,2	8,9	0,2	8,9	0,2
b. Dana Penyesuaian	6,5	0,1	14,9	0,3	14,9	0,3
C. Neraca Primer	0,3	0,0	50,3	0,9	28,9	0,5
D. Anggaran Surplus/Defisit	-94,5	-2,1	-51,3	-1,0	-139,5	-2,5
E. Pembiayaan (I+II)	94,5	2,1	51,3	1,0	139,5	2,5
I. Pembiayaan Dalam Negeri	107,6	2,4	60,8	1,1	109,5	2,0
1. Perbankan Domestik	-11,7	-0,3	16,6	0,3	65,8	1,2
a. RDI	0,3	0,0	3,6	0,0	3,7	0,1
a.1 SIL:PA 2008	-	-	2,1	0,0	51,3	0,9
b. Keuangan Pemerintah	-12,0	-0,3	3,9	0,0	3,9	0,0
c. Finalisasi Keuangan untuk Pemerintah	-	-	9,1	0,2	9,1	0,2
2. Non Perbankan Domestik	119,3	2,7	44,2	0,8	43,7	0,8
a. Swastanisasi Neto	0,5	0,0	0,5	0,0	0,5	0,0
b. Penjualan Aset Nasional	3,9	0,1	2,6	0,0	2,6	0,0
c. Neto Sertifikat Nasional	117,8	2,6	54,7	1,0	54,7	1,0
d. Dana Simpanan Pemerintah	-2,8	-0,1	-13,6	-0,3	-14,1	-0,3
II. Pembiayaan Internasional	-13,1	-0,3	-9,4	-0,2	-14,5	-0,3
1. Penarikan Dana Luar Negeri	48,1	1,1	52,2	1,0	57,6	1,1
a. Program Pinjaman	26,4	0,6	26,4	0,5	31,9	0,6
b. Pinjaman Proyek	21,8	0,5	25,7	0,5	25,7	0,5
2. Angsuran Pembayaran Pinjaman	-61,3	-1,4	-61,6	-1,2	-72,1	-1,3
III. Pembayaran Pinjaman Tambahan	-	-	-	-	44,5	0,8

Sumber: Depkeu

\*) Perbedaan satu digit pada angka terakhir karena pembulatan

Pokok-pokok APBN adalah: A) Pendapatan Dalam Negeri dan Hibah, B) Belanja Pemerintah, C) Neraca Primer dan E) Pembiayaan. APBN tahun 2009 telah direvisi disebabkan oleh krisis ekonomi global tahun 2008. Menurut penyesuaian APBN tahun 2009, jumlah biaya pendapatan nasional dan hibah adalah Rp.848,6 triliun setara dengan 15,5% PDB. Di lain pihak, jumlah pengeluaran negara adalah Rp. 988,1 triliun atau 18% dari PDB. Perbedaan Rp.139,5 triliun adalah defisit pemerintah dan pembiayaan yang terutama dilakukan dengan pinjaman dari bank dalam negeri.

Karakteristik anggaran pemerintah Indonesia tahun 2008 dan 2009 diringkas sebagai berikut:

a) Pendapatandan Pembiayaan Nasional adalah sekitar 20% PDB

“Pendapatandan Hibah Nasional” adalah Rp.895,0 triliun (20,0 % PDB) tahun 2008 (Revisi) dan Rp.848,7 triliun (15,5% PDB) tahun 2009 (Revisi) sedangkan “Pengeluaran Nasional” adalah Rp.989,5 triliun (22,1% PDB) tahun 2008 (Revisi) dan Rp.988,1 triliun (18% PDB) tahun 2009 (Revisi).

b) Defisit sekitar 2% PDB.

Peraturan Pemerintah No. 23/2003 menetapkan bahwa defisit fiskal harus lebih rendah dari 3% PDB. Dalam APBN, jumlah “Defisit” diatas tingkat ini. Rp.94,5 triliun (2,1% PDB) tahun 2008 (Revisi) dan Rp.139,5 triliun (2,5% PDB) tahun 2009 (Revisi). Menurut wawancara dengan Depkeu, kebijakan akan selalu mempertahankan defisit fiskal dibawah 2%, dan defisit yang melebihi ambang batas pada tahun 2009 disebabkan oleh paket stimulus fiskal pemerintah untuk memulihkan akibat krisis ekonomi global tahun 2008.

c) “Subsidi” menempati porsi yang besar (sekitar sepertiga) dari anggaran pemerintah.

“Subsidi” yang dimasukkan kedalam “pengeluaran non-jajaran kementerian”, adalah Rp.234,4 triliun (5,2% GDB atau 23,7% dari seluruh pengeluaran pemerintah) pada tahun 2008 (Revisi) dan Rp.123,6 triliun (2,3% PDB atau 12,5% dari seluruh pengeluaran pemerintah) tahun 2009 (Revisi). Hal ini juga menempati porsi yang besar dalam pengeluaran. Depkeu menerangkan bawa meningkatnya subsidi tahun 2008 disebabkan oleh meroketnya harga minyak<sup>18</sup> karena subsidi energy rentan terhadap kondisi pasar minyak dunia.

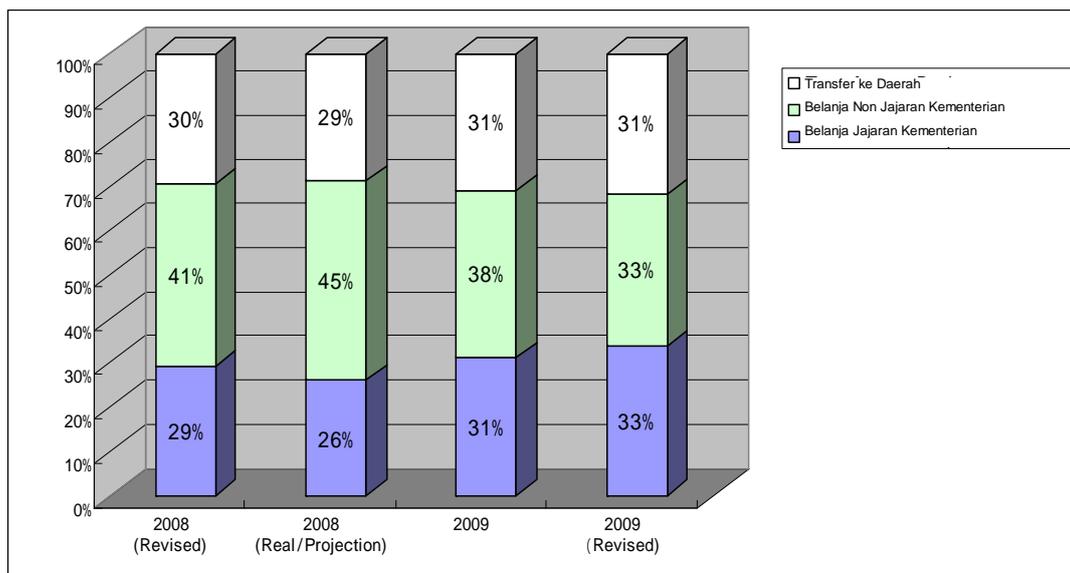
d) “Biaya untuk daerah” juga menempati porsi yang besar (sekitar sepertiga) dari anggaran nasional.

“Biaya untuk daerah” sejumlah Rp.292,4 triliun (6,5% PDB) tahun 2008 (Revisi) dan Rp.303,1 triliun (5,5% PDB) tahun 2009 (Revisi) yang hampir setara dengan “Pengeluaran Kementerian dan Lembaga”. Komponen utama biaya untuk daerah adalah Dana Bagi Hasil (DBH) dan Dana Alokasi Umum (DAU) dan jumlahnya secara otomatis dihitung menggunakan formula dan standar perundang-undangan<sup>19</sup>.

Bagian dari “Pengeluaran Jajaran Kementerian”, “Pengeluaran Jajaran Non Kementerian” yang menyertakan subsidi, dan “Biaya untuk Daerah” kedalam pengeluaran APBN 2009 yang hampir sama dengan tahun 2008, seperti terlihat di gambar. Proporsi pengeluaran digunakan untuk simulasi kami dalam bagian berikutnya.

<sup>18</sup> Kutipan wawancara dengan Depkeu.

<sup>19</sup> Mengenai detil DBH dan DAU, lihat bagian 3.3.3.



Sumber: JICA Study Team (Data dari Pemerintah)

**Gambar 3.2.3 Porsi dalam Pokok-Pokok Pengeluaran**

### 3.2.3 Simulasi Dasar Anggaran Investasi Infrastruktur Pemerintah

Dalam bagian ini, hasil simulasi dasar anggaran investasi infrastruktur dimasa yang akan datang oleh Pemerintah Indonesia, diperlihatkan. Tujuan analissi ini adalah untuk mengeksaminasi hal-hal berikut:

- (1) Tingkatan pendapatan dan pengeluaran pemerintah
- (2) Sensitifitas pendapatan dan pembelajaan yang akan datang terhadap pertumbuhan perekonomian
- (3) Skala investasi struktur

Anggaran pemerintah untuk tahun 2010-2014 telah diproyeksikan berdasarkan model APBN. Berikut ini adalah skenario yang diasumsikan dalam model.

**Tabel 3.2.2 Skenario yang Akan Datang bagi Perekonomian dan Anggaran Indonesia (2010-2014)**

Kasus	Skenario
Kasus Dasar	Skenario diproyeksikan oleh pemerintah (Tingkat pertumbuhan PDB sekitar 6.0%)
Kasus Pertumbuhan Tinggi	Skenario dengan rata-rata pertumbuhan PDB 7.5% (+1.5% Kasus Dasar)
Kasus Pertumbuhan Rendah	Skenario dengan rata-rata pertumbuhan PDB 4.5% (-1.5% Kasus Dasar)

Sumber: JICA Study Team

Seperti yang diperlihatkan dalam tabel diatas, skenario yang diproyeksikan Depkeu digunakan sebagai dasar analisa. Angkanya secara detil diperlihatkan dalam tabel 3.2.3 berikut:

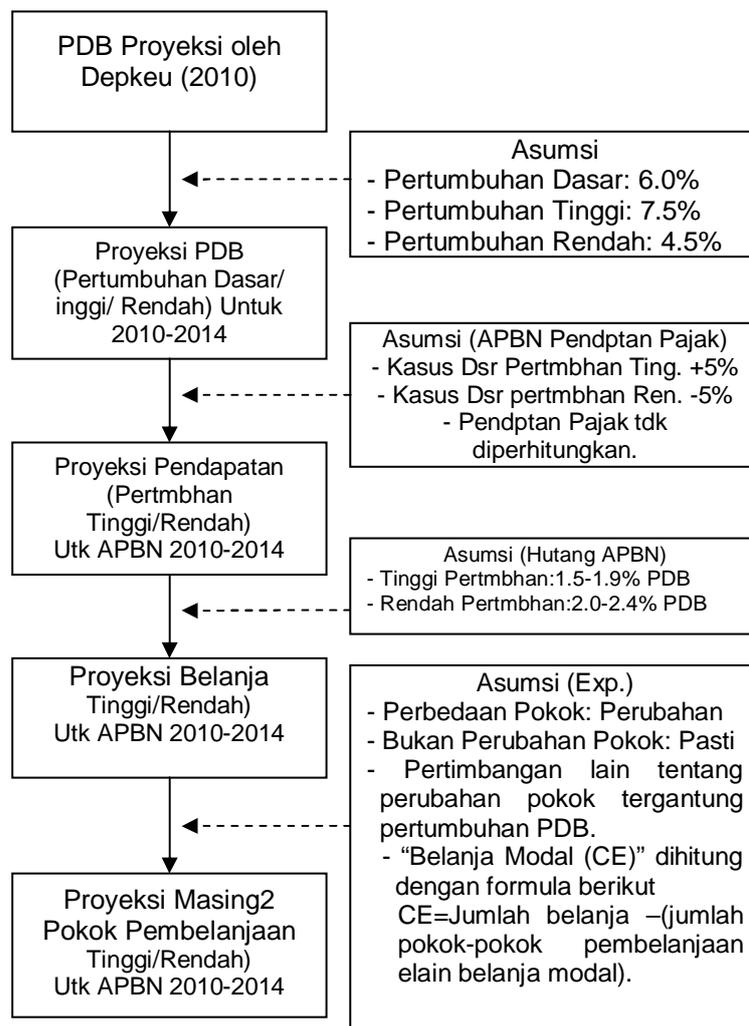
**Tabel 3.2.3 Proyeksi Anggaran oleh Depkeu (Kasus Dasar)**

Pokok	2010	2011	2012	2013	2014
PDB	5,723.8	6,067.2	6,431.3	6,817.1	7,226.2
Angka Pertumbuhan PDB (%)	6.0%	6.0%	6.0%	6.0%	6.0%
<b>A. Pendapatan Negara &amp; Hibah</b>	<b>952.8</b>	<b>1,057.4</b>	<b>1,223.6</b>	<b>1,426.8</b>	<b>1,668.6</b>
I. Pendapatan Domestik	951.2	1,055.3	1,221.6	1,425.0	1,666.9
		10.9%	15.8%	16.7%	17.0%
1. Pendapatan Pajak	742.7	846.5	992.2	1,171.1	1,390.4
2. Pendapatan Non-Pajak	208.5	208.8	229.5	253.8	276.4
II. Pajak	1.5	2.0	2.0	1.8	1.7
<b>B. Pembelian Negara</b>	<b>1,074.1</b>	<b>1,185.0</b>	<b>1,343.5</b>	<b>1,544.8</b>	<b>1,783.5</b>
I. Pembelian Pemerintah Pusat	751.7	820.3	916.4	1,042.0	1,191.9
a. Pembelian Jajaran Kementerian	340.1	409.1	470.6	560.1	652.6
Penggunaan Lain	139.9	149.4	165.9	184.6	205.4
- Pembelian Personal	87.8	96.2	108.6	123.0	140.0
- Pembelian Modal	31.6	35.8	38.7	41.8	45.0
- Pagu PNBP & BLU	20.5	17.4	18.6	19.8	20.4
Kebijakan	200.2	259.7	304.7	375.6	447.2
- Belanja Barang & Jasa	50.4	52.1	56.4	61.4	66.9
- Belanja Modal	83.2	113.9	138.3	180.5	219.3
Rasio Pembelian Modal (& terhadap PDB)	1.5%	1.9%	2.2%	2.6%	3.0%
- Bantuan Sosial	66.6	93.7	110.0	133.6	161.0
b. Belanja Non Jajaran Kementerian	411.5	411.1	445.8	481.9	539.3
Subsidi	161.0	151.6	147.6	137.9	133.9
Lain-Lain	250.5	259.5	298.2	344.0	405.4
II Biaya untuk Daerah	322.4	364.7	427.0	502.8	591.6
<b>C. Neraca Primer</b>	<b>-3.9</b>	<b>1.7</b>	<b>25.3</b>	<b>41.2</b>	<b>61.3</b>
<b>D. Neraca Keseluruhan (A-B)</b>	<b>-121.3</b>	<b>-127.6</b>	<b>-119.8</b>	<b>-118.0</b>	<b>-114.9</b>
<b>E. Pembiayaan</b>	<b>121.3</b>	<b>127.6</b>	<b>119.8</b>	<b>118.0</b>	<b>114.9</b>
Pembiayaan (% terhadap PDB)	2.1%	2.1%	1.9%	1.7%	1.6%

Sumber: Depkeu

Catatan: Menurut wawancara dengan Depkeu, harga tetap (dasar 2010) digunakan untuk tabel ini.

Angka-angka pada “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” dikalkulasikan dengan menggunakan angka “Kasus Dasar”. Alur kalkulasi diperlihatkan dalam gambar berikut:



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 3.2.4 Alur Kalkulasi Angka untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi/Rendah”**

Angka dasar untuk analisa adalah PDB dan APBN seperti yang diproyeksikan oleh Depkeu<sup>20</sup>. Langkah pertama simulasi, PDB (2010-2014) untuk “Kasus Dasar”, “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” diproyeksikan dengan menerapkan angka pertumbuhan PDB masing-masing pada 6%, 7,5% dan 4,5 %.

Selanjutnya, dibuat proyeksi atas “Pendapatan” dan “Pengeluaran” APBN 2010-2014. Sebagai dasar analisa, Depkeu menerapkan asumsi berikut untuk proyeksi APBN kedepan (Kasus Dasar).

<sup>20</sup> Depkeu (2009) “Kebijakan Fiskal dan & Kantung Sumberdaya, Kerangka Anggaran Jangka Menengah 2010-2014”

**Tabel 3.2.4 Asumsi Kunci APBN (2010-2014) Proyeksi oleh Depkeu**

Pokok	2010	2011	2012	2013	2014	Rata-Rata
a. Pertumbuhan (%)	6	6.0-6.3	6.4-6.9	6.7-7.4	7.0-7.7	6.3-6.8
b. Inflasi (%)	5	5.0±1	5.0±1	4.5±1	4.5±1	4.8-5.6
c. SBI (3bln) (%)	7	6.0-7.5	6.0-7.5	5.5-6.5	5.5-6.5	6.3-7.1
d. Nilai Tukar (Rp/US\$)	10,000	9,250-9,750	9,250-9,750	9,250-9,850	9,250-9,850	9,250-9,850

Sumber: Depkeu

Untuk proyeksi “jumlah pendapatan pada APBN 2010-2014”, digunakan asumsi berikut untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah”.

**Tabel 3.2.5 Asumsi Jumlah Pendapatan**

	Kasus Pertumbuhan Tinggi	Kasus Pertumbuhan Rendah
Pendapatan Pajak dan Non-Pajak	105%(+5%) dari Kasus Dasar	95%(-5%) dari Kasus Dasar
Hibah	Sama dengan Kasus Dasar	Sama dengan Kasus Dasar

Sumber: JICA Study Team

“Pendapatan pajak” dan “Pendapatan non-pajak” pada “Kasus Pertumbuhan Tinggi” diasumsikan pada 105% dari “Kasus Dasar” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” diasumsikan pada 95% dari “Kasus Dasar”. Diasumsikan bahwa angka-angka pada “Hibah” sama dengan ketiga kasus lainnya karena tidak relevan dengan perubahan PDB.

Selanjutnya, jumlah pengeluaran tahun 2010-2014 untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” dikalkulasikan dengan “jumlah pengeluaran” dan “hutang”. Seperti disebutkan diatas, pemerintah berusaha untuk mempertahankan hutang 3% dari PDB dan tingkat hutang sekitar 2% dari PDB pada tahun-tahun ini. Jadi, simulasi mengasumsikan bahwa angka berikut adalah untuk hutang pemerintah.

**Tabel 3.2.6 Asumsi Hutang Pemerintah**

	2010	2011	2012	2013	2014
Kasus Dasar (Asumsi Pemerintah)	2.1%	2.1%	1.9%	1.7%	1.6%
Kasus Pertumbuhan Tinggi	1.9%	1.8%	1.7%	1.6%	1.5%
Kasus Pertumbuhan Rendah	2.4%	2.3%	2.2%	2.1%	2.0%

Sumber: JICA Study Team

Berdasarkan hasil dari kalkulasi diatas, tiap-tiap pengeluaran dalam APBN (2010-2014) untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” diestimasikan berdasarkan asumsi berikut:

**Tabel 3.2.7 Asumsi dan Formula bagi Proyeksi Tiap-Tiap Pokok Pengeluaran**

	Pengeluaran	Asumsi untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah”
A	I. Pengeluaran Pemerintah Pusat	Dihitung menurut Skenario Pertumbuhan PDB ( $\pm 5.0\%$ )
B	a. Belanja Jajaran Kementerian	Jumlah “C” dan “G”
C	Penguasaan	Jumlah “D” ke “F”
D	- Belanja Personal	Sama dengan “Kasus Dasar”
E	- Belanja Barang & Jasa	Sama dengan “Kasus Dasar”
F	- Pagu Penggunaan PNB & BLU	Sama dengan “Kasus Dasar”
G	Penggunaan lain:	Dihitung dari “A-C”
H	- Belanja barang dan jasa	Dihitung menurut Skenario Pertumbuhan PDB ( $\pm 5.0\%$ )
I	- Belanja modal	Dihitung dengan “G-H-J”
J	- Bantuan sosial	Dihitung menurut Skenario Pertumbuhan PDB ( $\pm 5.0\%$ )
K	b. Belanja Jajaran Non-Kementerian	Jumlah “L” ke “M”
L	Subsidi	Sama dengan “Kasus Dasar”
M	Lain-lain	Sama dengan “Kasus Dasar”
N	II Biaya untuk Daerah	Dihitung menurut Skenario Pertumbuhan PDB ( $\pm 5.0\%$ )

Sumber: JICA Study Team

“Pengeluaran Modal” adalah selisih antara “G. Penggunaan Lain” dan “H. Pembelian Barang & Jasa” ditambah “J. Bantuan Sosial”. Dengan kata lain “Pembelian Modal” dihitung sebagai “jumlah pengeluaran dikurangi jumlah pengeluaran lainnya”. Dalam analisa ini “Pembelian Modal” mewakili anggaran investasi infrastruktur pemerintah.

$$\boxed{\text{Jumlah Pembelian}} - \boxed{\text{Jumlah Pokok-Pokok Pembelian}} = \boxed{\text{Pembelian Modal}}$$

Sumber: JICA Study Team

**Gambar 3.2.5 Kalkulasi Formula “Pembelian Modal”**

Hasil proyeksi untuk “Kasus Pertumbuhan Tinggi” dan “Kasus Pertumbuhan Rendah” diperlihatkan dalam Tabel berikut:

Tabel 3.2.8 Simulasi Hasil Anggaran Nasional (Kasus Pertumbuhan Tinggi)

Pokok	2010	2011	2012	2013	2014
PDB	5,832.3	6,269.7	6,740.0	7,245.5	7,788.9
Angka Pertumbuhan PDB (%)	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%
<b>A. Pendapatan Negara &amp; Hibah</b>	<b>1,000.3</b>	<b>1,110.1</b>	<b>1,284.8</b>	<b>1,497.9</b>	<b>1,751.8</b>
I. Pendapatan Domestik	998.8	1,108.1	1,282.8	1,496.1	1,750.1
1. Pendapatan Pajak	779.8	888.8	1,041.8	1,229.7	1,459.9
2. Pendapatan Non-Pajak	218.9	219.2	241.0	266.5	290.2
II. Pajak	1.5	2.0	2.0	1.8	1.7
<b>B. Pembelanjaan Negara</b>	<b>1,111.1</b>	<b>1,222.9</b>	<b>1,399.4</b>	<b>1,613.9</b>	<b>1,868.7</b>
I. Pembelanjaan Pemerintah Pusat	772.6	840.0	951.0	1,085.9	1,247.5
a. Pembelanjaan Jajaran Kementerian	361.1	428.9	505.2	604.0	708.2
Penggunaan Lain	139.9	149.4	165.9	184.6	205.4
- Pembelanjaan Personal	87.8	96.2	108.6	123.0	140.0
- Pembelanjaan Modal	31.6	35.8	38.7	41.8	45.0
- Pagu PNBP & BLU	20.5	17.4	18.6	19.8	20.4
Kebijakan	221.2	279.5	339.3	419.4	502.8
- Belanja Barang & Jasa	52.9	54.7	59.2	64.5	70.2
- Belanja Modal	98.3	126.4	164.6	214.7	263.5
Rasio Pembelanjaan Modal (% terhadap PDB)	1.7%	2.0%	2.4%	3.0%	3.4%
- Bantuan Sosial	69.9	98.4	115.5	140.3	169.1
b. Belanja Non Jajaran Kementerian	411.5	411.1	445.8	481.9	539.3
Subsidi	161.0	151.6	147.6	137.9	133.9
Lain-Lain	250.5	259.5	298.2	344.0	405.4
II Transfer ke Daerah	338.5	382.9	448.4	527.9	621.2
<b>C. Neraca Primer</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>D. Neraca Keseluruhan (A-B)</b>	<b>-110.8</b>	<b>-112.9</b>	<b>-114.6</b>	<b>-115.9</b>	<b>-116.8</b>
<b>E. Pembiayaan</b>	<b>110.8</b>	<b>112.9</b>	<b>114.6</b>	<b>115.9</b>	<b>116.8</b>

Sumber: JICA Study Team (Database dari Depkeu)

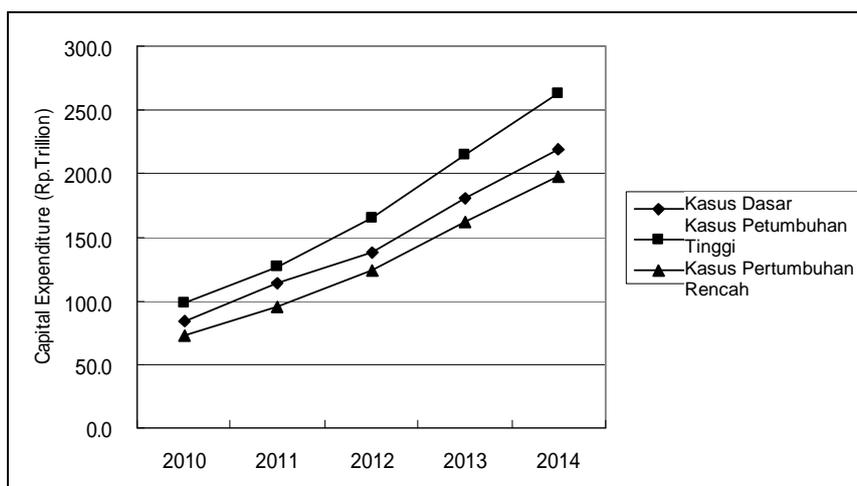
Tabel 3.2.9 Simulasi Hasil Anggaran Nasional (Kasus Pertumbuhan Rendah)

Unit Rp. Triliun

Pokok	2010	2011	2012	2013	2014
PDB	5,669.5	5,924.7	6,191.3	6,469.9	6,761.0
Angka Pertumbuhan PDB (%)	4.5%	4.5%	4.5%	4.5%	4.5%
<b>A. Pendapatan Negara &amp; Hibah</b>	<b>905.1</b>	<b>1,004.5</b>	<b>1,162.6</b>	<b>1,355.5</b>	<b>1,585.2</b>
I. Pendapatan Domestik	903.6	1,002.5	1,160.6	1,353.7	1,583.5
1. Pendapatan Pajak	705.6	804.2	942.6	1,112.5	1,320.9
2. Pendapatan Non-Pajak	198.1	198.4	218.0	241.1	262.6
II. Pajak	1.5	2.0	2.0	1.8	1.7
<b>B. Pembelanjaan Negara</b>	<b>1,041.2</b>	<b>1,140.8</b>	<b>1,298.8</b>	<b>1,491.3</b>	<b>1,720.4</b>
I. Pembelanjaan Pemerintah Pusat	734.9	794.3	893.2	1,013.7	1,158.4
a. Pembelanjaan Jajaran Kementerian	323.4	383.2	447.4	531.8	619.1
Penggunaan Lain	139.9	149.4	165.9	184.6	205.4
- Pembelanjaan Personal	87.8	96.2	108.6	123.0	140.0
- Pembelanjaan Modal	31.6	35.8	38.7	41.8	45.0
- Pagu PNBK & BLU	20.5	17.4	18.6	19.8	20.4
Kebijakan	183.5	233.8	281.5	347.2	413.7
- Belanja Barang & Jasa	47.9	49.5	53.6	58.3	63.6
- Belanja Modal	72.4	95.3	123.4	161.9	197.2
Rasio Pembelanjaan Modal (%) terhadap PDB	1.3%	1.6%	2.0%	2.5%	2.9%
- Bantuan Sosial	63.3	89.0	104.5	126.9	153.0
b. Belanja Non Jajaran Kementerian	411.5	411.1	445.8	481.9	539.3
Subsidi	161.0	151.6	147.6	137.9	133.9
Lain-Lain	250.5	259.5	298.2	344.0	405.4
II Transfer ke Daerah	306.3	346.5	405.7	477.7	562.0
<b>C. Neraca Primer</b>	<b>0.0</b>	<b>1.0</b>	<b>2.0</b>	<b>3.0</b>	<b>4.0</b>
<b>D. Neraca Keseluruhan (A-B)</b>	<b>-136.1</b>	<b>-136.3</b>	<b>-136.2</b>	<b>-135.9</b>	<b>-135.2</b>
<b>E. Pembiayaan</b>	<b>136.1</b>	<b>136.3</b>	<b>136.2</b>	<b>135.9</b>	<b>135.2</b>

Sumber: JICA Study Team (Base Data dari Depkeu)

Gambar dan Tabel berikut memperlihatkan perbedaan “pembelanjaan modal (Rp. Triliun)



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 3.2.6 Hasil Simulasi-1 Perbedaan pada Pembelanjaan Modal**

**Tabel 3.2.10 Hasil Simulasi-1 Perbedaan Pembelanjaan Modal**

Satuan: Rp. Triliun

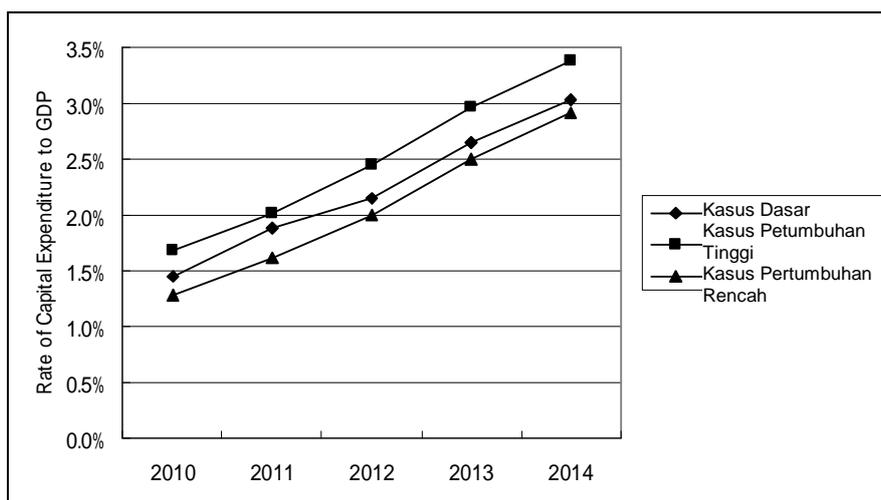
Kasus		2010	2011	2012	2013	2014	Total
	Rata-Rata Pertumbuhan						
Kasus Dasar	6.0%	83.2	113.9	138.3	180.5	219.3	735.2
Kasus Pertumbuhan Tinggi	7.5%	98.3	126.4	164.6	214.7	263.5	867.5
Kasus Pertumbuhan Rendah	4.5%	72.4	95.3	123.4	161.9	197.2	650.2

Source: Study Team

Implikasi utama pada angka-angkanya adalah sebagai berikut:

- Walaupun dalam “Kasus Pertumbuhan Tinggi”, jumlah investasi untuk lima tahun (2010-2012) adalah Rp.867,5 triliun. Ini hanya sekitar 60% dari yang dibutuhkan untuk investasi infrastruktur (Rp.1.429 triliun).
- Menurut perhitungan BAPPENAS, rata-rata kebutuhan investasi infrastruktur per tahun (Rp.2010-2014) adalah Rp.285,0 triliun. Angka terbesar dalam Tabel diatas adalah Rp.263,5 Triliun pada “Kasus Pertumbuhan Tinggi” (2014). Target investasi tidak dapat dicapai walaupun pada Kasus Pertumbuhan Tinggi apabila struktur APBN yang ada diteruskan.

Selanjutnya, “Pembelanjaan Modal” terhadap PDB diteliti. Hasilnya dapat dilihat pada Gambar dan Tabel dibawah ini.



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 3.2.7 Hasil Simulasi-2 Perbedaan Rasio pada Pembelanjaan Modal terhadap PDB**

**Tabel 3.2.11 Hasil Simulasi-2 Rasio Pembelanjaan Modal terhadap PDB**

Kasus	2010	2011	2012	2013	2014
Kasus Dasar	1.5%	1.9%	2.2%	2.6%	3.0%
Kasus Pertumbuhan Tinggi	1.7%	2.0%	2.4%	3.0%	3.4%
Kasus Pertumbuhan Rendah	1.3%	1.6%	2.0%	2.5%	2.9%

Sumber: Tim Studi

Pada Bab 2, Tim Studi menyarankan bahwa investasi pada 6-7% atas PDB diperlukan untuk menanggapi pertumbuhan yang lebih tinggi. Akan tetapi, Tabel diatas memperlihatkan bahwa pencapaian target tidak mudah bila struktur APBN yang ada tetap diteruskan.

Untuk meningkatkan pembelanjaan modal, diperlukan tindakan sebagai berikut:

- 1) Melakukan tinjauan atas struktur APBN yang ada dan rasionalisasi terhadap pengeluaran (misalnya tinjauan subsidi, dan penggunaan “dana non-kinerja”)
- 2) Meningkatkan pembelanjaan modal oleh pemerintahan daerah melalui penyempurnaan koordinasi antara pemerintah daerah dan pusat.

Simulasi diatas memberikan konfirmasi bahwa hanya dengan anggaran pemerintah saja tidak dapat memenuhi kebutuhan investasi infrastruktur dengan anggapan bahwa porsi alokasi yang ada tetap tidak dirubah. Oleh karena itu, untuk meningkatkan jumlah investasi infrastruktur, pemerintah hendaknya mencoba untuk memobilisasi dana swasta untuk investasi infrastruktur. Detil untuk hal-hal ini didiskusikan dalam Bagian 3.3.

### 3.2.4 Dampak Pinjaman Pemerintah terhadap Anggaran Pemerintah

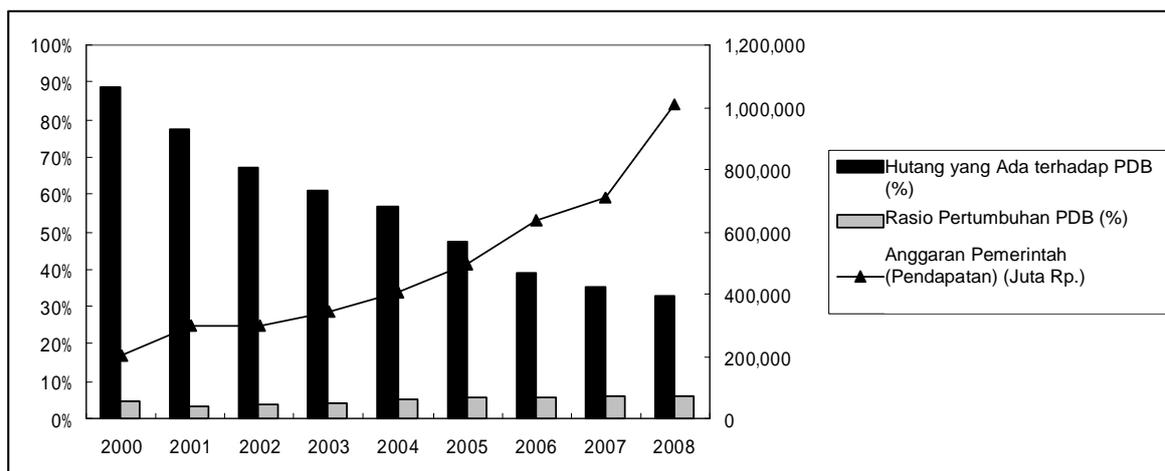
Seperti tersebut dalam Bagian 3.2, Peraturan Pemerintah No. 23/2003 menentukan bahwa defisit fiskal harus lebih rendah dari 3% PDB. Peraturan ini secara ketat dipatuhi sejak tahun 2003.

Tabel 3.2.12 APBN 2008 dan 2009

Pokok	2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	Aktual	Rencana										
<b>Pertumbuhan Ekonomi</b>												
Pertumbuhan Ekonomi *)	4.5	5.0	5.0	5.5	5.7	6.1	5.5	6.7	6.3	7.2	6.4	
PDB per Capita												
Harga Konstan th.2000 (1.000 Rp)	6,625	7,626	10,506	7,946	12,700	8,333	15,000	8,791	17,600	9,317	21,700	
<b>Stabilitas Ekonomi</b>												
Inflasi, Indeks Harga Konsumer (%)	5.1	6.4	6.4	7.0	17,11	5.5	6.6	5.0	6.6	4.0	6.5	
Nilai Tukar Nominal (Rp/US\$)	8,578	8,928	8,940	8,900	10	8,800	9,167	8,800	9,140	8,700	9,100	
<b>Neraca Pembayaran</b>												
Kuangan yang Ada /PDB	3.0	2.6	0.6	1.6	0.3	0.5	2.9	0.1	2.5	-0.2	-0.2	
Pertumbuhan Ekspor Non Minyak (%)	3.7	11.3	11.5	5.5	21.6	6.5	6.5	7.5	21.2	8.1	12.0	
Pertumbuhan Impor Non Minyak (%)	9.4	15.9	24.4	11.4	21.4	8.2	8.2	8.9	8.9	10.3	11.2	
<b>Keuangan Pemerintah</b>												
Neraca Primer APBN/PDB (%)	1.8	1.6	1.4	1.8	1.6	1.7	1.5	1.9	0.8	1.9	0.1	
Surplus/Defisit APBN/PDB (%)	-1.7	-1.1	-1.3	-0.7	-0.5	-0.6	-1.2	-0.3	-1.3	0.0	-1.9	
Pendapatan Pajak/PDB (%)	11.9	12.1	12.2	11.6	12.7	11.6	13.6	11.9	13.0	12.6	13.7	
Simpanan Pinjaman Pemerintah/PDB (%)	58.3	53.9	54.3	48.0	46.2	43.9	43.9	39.5	39.5	35.4	35.4	
Pinjaman Luar Negeri (%)	28.3	25.3	27.3	21.6	23.3	19.3	19.3	16.7	16.7	14.4	14.4	
Pinjaman Dalam negeri (%)	30.0	28.6	27.0	26.3	22.9	24.6	24.6	22.8	22.8	21.0	21.0	

Sumber: Depkeu

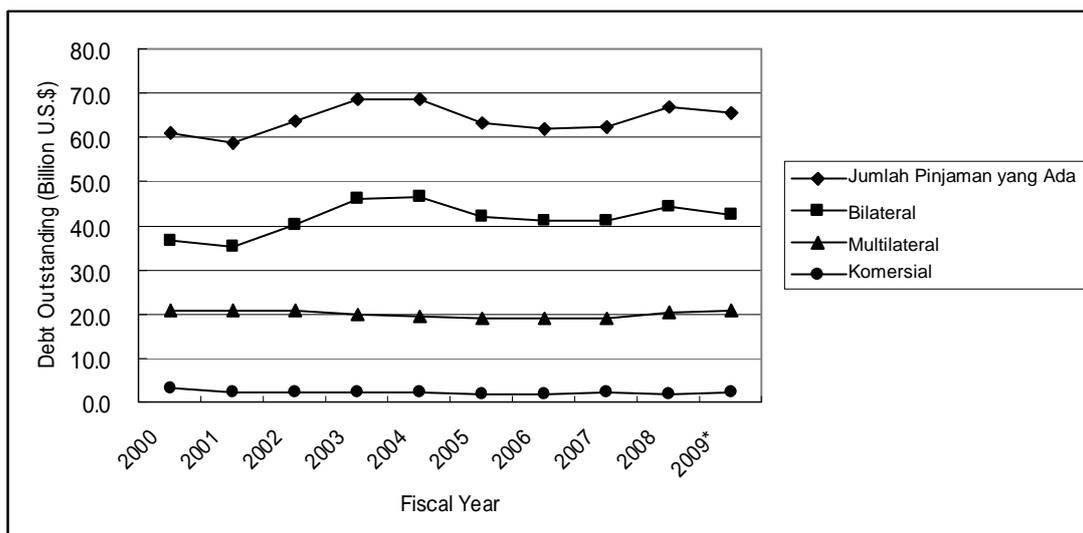
Kebijakan Presiden Yudhoyono menginstruksikan penurunan pinjaman luar negeri yang ada dan meningkatkan penggunaan pembiayaan dalam negeri dalam keseluruhan utang pemerintah. Seperti yang terlihat dalam Gambar berikut, walaupun angka absolut pinjaman yang ada ditingkatkan, rasionya terhadap PDB selalu menurun.



Source: MOF

Gambar 3.2.8 Tren Pinjaman Pemerintah Indonesia yang Ada

Tren pinjaman Pemerintah Indonesia yang ada dapat dilihat pada gambar berikut:

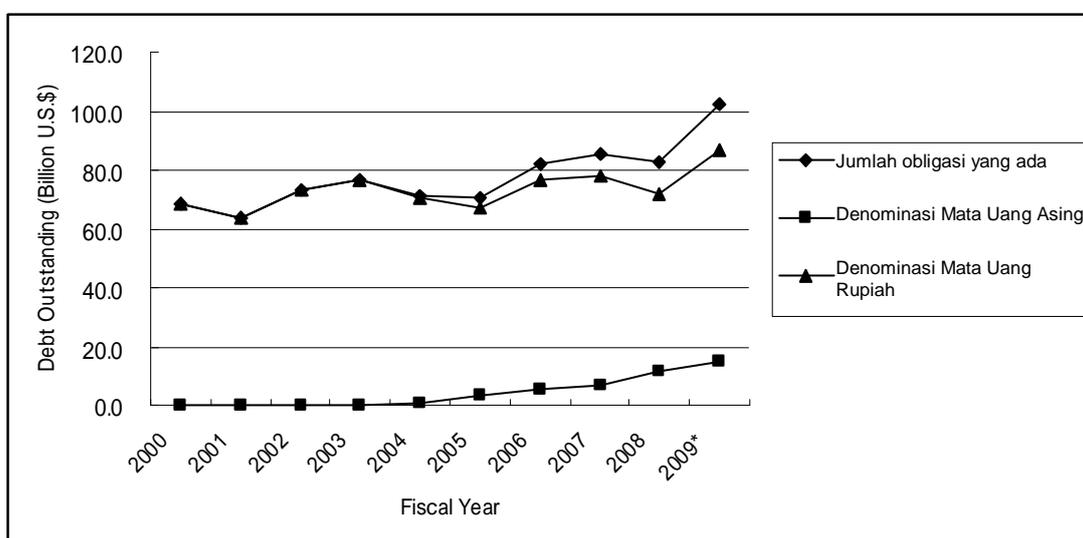


Sumber: Depkeu

**Gambar 3.2.9 Tren Pinjaman Pemerintah Indonesia yang Ada**

Gambar diatas memperlihatkan jumlah hutang dan sumber pembiayaan yang ada. Hutang dari lembaga multilateral dan komersial tetap konstan sejak tahun 2000. Ada sedikit fluktuasi pada jumlah yang ada disebabkan terutama karena perubahan pada pinjaman bilateral. Hal ini memberikan implikasi terhadap pengelolaan pinjaman yang telah dijalankan dengan ketat seperti yang dapat dilihat pada dokumen Depkeu yang menyebutkan bahwa akan dilakukan “pengelolaan hutang dengan hati-hati dan menurunkan hutang terhadap rasio PDB secara bertahap”<sup>21</sup>

Tren obligasi Pemerintah Indonesia yang ada dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber: Depkeu

**Gambar 3.2.10 Tren Obligasi Pemerintah Indonesia yang Ada**

Gambar ini memperlihatkan jumlah obligasi yang akan terus meningkat sejak tahun 2004. Penting untuk disebutkan bahwa Denominasi Mata Uang Asing terus meningkat sejak tahun 2004. Hal ini memberikan implikasi peningkatan kredibilitas Indonesia dan bahwa portofolio keuangannya meluas.

<sup>21</sup> Dokumen Internal Depkeu

Dapat dilihat dalam Bab 2, skor kredit Indonesia secara bertahap menjadi lebih baik dan hal ini merupakan bukti yang baik bagi peningkatan kapasitas pinjaman Indonesia di dalam pasar modal internasional.

### 3.3 Bagaimana Caranya Meningkatkan Dana Investasi Infrastruktur

#### 3.3.1 Strategi Menyeluruh

Berdasarkan analisa atas keadaan perekonomian pada saat ini dan struktur anggaran Pemerintah Indonesia, Tim Studi menyarankan strategi berikut ini untuk meningkatkan dana investasi infrastruktur.

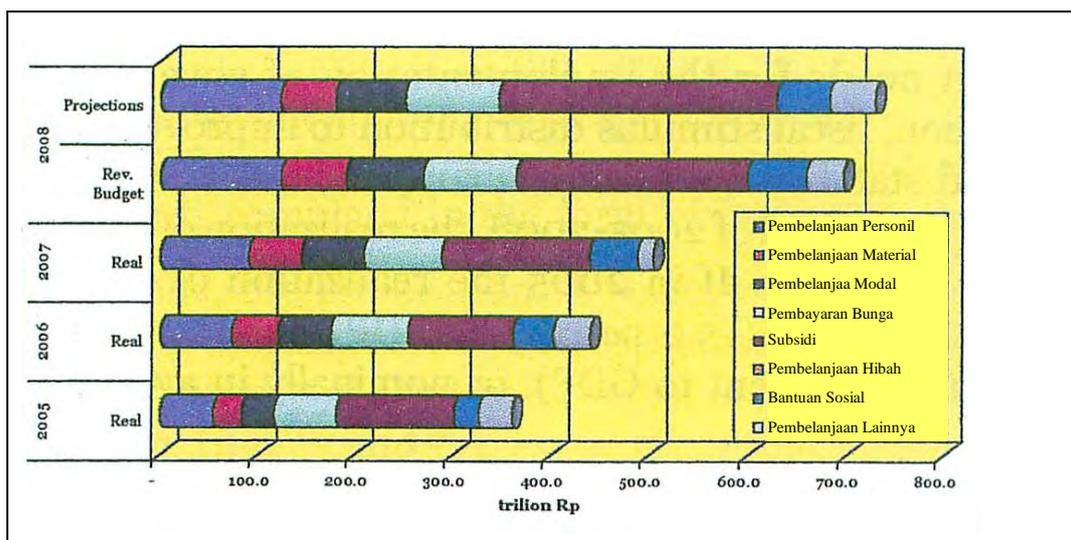
- a) Rasionalisasi Pengeluaran, termasuk tinjauan mengenai subsidi;
- b) Peningkatan koordinasi dengan pemerintahan daerah ;
- c) Memperkuat Strategi Keuangan, termasuk PPP.

Seperti telah didiskusikan dalam bagian sebelumnya, faktor kunci Indonesia tertinggal dalam pembangunan infrastruktur adalah disebabkan oleh rendahnya tingkatan investasi untuk infrastruktur pada dekade sebelumnya. Gap infrastruktur di Indonesia meningkat pada akhir tahun 1990-an, segera setelah krisis keuangan. Ini adalah pada saat investasi pemerintah pada bidang infrastruktur menurun dan investasi swasta gagal untuk meningkatkannya sebagai kompensasi dari keadaan tersebut. Dan pada saat investasi infrastruktur di banyak negara meningkat setelah pulih dari krisis, investasi Indonesia tetap rendah dan belum pernah kembali pada keadaan sebelum krisis. Tantangannya adalah untuk menaikkan investasi day mengejar ketinggalan-ketinggalan yang ada, dan agar jelas dimasukkan kedalam RPJM yang akan datang.

Pengeluaran pemerintah hendaknya ditujukan untuk mencapai kebijakan pembangunan nasional dan tujuan-tujuannya seperti yang diuraikan dalam RPJM. Namun, suatu tinjauan atas belanja nasional memberikan saran agar belanja nasional dialokasikan kepada administrasi dan subsidi. Sebagai hasilnya, pembelanjaan modal sangat dibatasi. Jumlah pengeluaran pada tahun 2008 adalah Rp.1.023 triliun, dimana Rp.729 triliun (70%) dialokasikan untuk belanja pemerintah pusat. Gambar 3.3.1 memperlihatkan pengeluaran operasional pemerintah pusat yang mencakup personil, investasi modal, pembelian material, pembayaran bunga, dan subsidi.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Personil 17%, Subsidi 35%, Belanja Modal 10%.



Sumber: Depkeu

**Gambar 3.3.1 Belanja Pemerintah Pusat berdasarkan Macamnya, 2005-2008**

Disamping administrasi inti pemerintah<sup>23</sup> yang terdiri dari anggaran, pemerintah menaikkan alokasi anggaran bagi pendidikan sehingga mencapai hampir 20% dari anggaran. Menurut laporan World Bank yang terbaru<sup>24</sup>, keuangan pemerintah tahun 2009 telah stimulan. Pemerintah membelanjakan lebih dari program intinya<sup>25</sup>, dan secara signifikan subsidi untuk energi lebih sedikit daripada tahun-tahun sebelumnya<sup>26</sup>. Namun, subsidi diharapkan agar tetap besar pada porsi sekitar 20% dari anggaran pemerintah pusat. Pada anggaran tahun 2010, komposisi pengeluarannya tidak berubah. Administrasi pemerintah merupakan porsi yang terbesar yakni 15% dari anggaran, diikuti oleh pendidikan (11%) dan infrastruktur (6,3%). Pertahanan akan menerima peningkatan 44% sedangkan kesehatan menerima kenaikan 7,4% dibandingkan dengan anggaran tahun 2009 yang direvisi.

#### 1) Rasionalisasi Pengeluaran termasuk tinjauan subsidi

Pemerintah pusat harus merasionalisasi pola alokasi yang ada ketika sampul keseluruhan pendapatan akan membengkak. Rasionalisasi pengeluaran pada sektor personil memerlukan pengurangan bagian struktur pemerintah dan jasa umum. Kebijakan bidang subsidi memerlukan tinjauan kritis dan dana yang harus direalokasikan untuk investasi infrastruktur. Peningkatan alokasi anggaran dan efisiensi akan dapat mengatasi kebutuhan Indonesia dengan segera. Namun, pada jangka menengah dan panjang, tambahan sumber pembiayaan akan dibutuhkan dan dimobilisasi untuk dapat memenuhi kebutuhan yang terus meningkat untuk pengadaan infrastruktur. Pengeluaran yang efektif oleh pemerintah terhadap infrastruktur dapat ditingkatkan dengan memprioritaskan pada hasilnya, yakni: kualitas daripada kuantitasnya, dimana akan dicakup dalam RPJM yang akan datang sebagai bagian dari konsep.

<sup>23</sup> Tidak termasuk gaji guru, dokter dan perawat.

<sup>24</sup> Laporan Kwartir Perekonomian Indonesia, World Bank, September 2009.

<sup>25</sup> Peningkatan besar-besaran terutama gaji, dan sedang pada pembelanjaan modal serta pembelian barang dan jasa..

<sup>26</sup> Penurunan subsidi untuk energy disebabkan oleh turunnya harga energy internasional pada awal 2009, penyesuaian tarif dan program konversi minyak tanah ke LPG oleh pemerintah..

Cara lain untuk revitalisasi infrastruktur adalah dengan mengarahkan sektor non-kinerja, yakni, subsidy dan anggaran simpanan untuk proyek-proyek infrastruktur. Seperti yang telah dibicarakan diatas, pengeluaran non-restriksi seperti subsidi, gaji dan pembayaran bunga, memperkecil ruangan untuk investasi modal yang menstimulasi kegiatan perekonomian untuk meningkatkan pertumbuhan, membuka lapangan kerja dan menurunkan kemiskinan. Investasi modal umum dapat menggagalkan pencapaian target berbagai kegiatan yang penting dan membatasi pengadaan jasa prasarana dasar bagi penduduk, yang dapat memberikan implikasi yang serius terhadap prospek pertumbuhan perekonomian jangka panjang Indonesia. Subsidi dan administrasi diperhitungkan sebagai sepertiga bagian dari seluruh pengeluaran nasional. Lebih dari 15% pengeluaran nasional<sup>27</sup> digunakan untuk subsidi, yang mana tidak memberikan kontribusi terhadap pembangunan perekonomian tetap justru menyebabkan pengeluaran berlebihan untuk sumberdaya yang berharga. Subsidi untuk bahan bakar dan listrik cukup besar menopang kehidupan penduduk. Jumlah subsidi untuk energy mencapai 5% dari PDB. Tarif listrik yang rendah pada saat ini membebani 2% PDB pada tahun 2008. Apabila pengguna membayar penggunaan listrik dan jasanya, anggaran pemerintah akan terlepas dari beban sekitar 2% dari PDB. Reformasi tarif hendaknya secara bertahap dilaksanakan, dengan memperhitungkan kapasitas keuangan pengguna dan kemauan untuk membayar, dan daya saing bisnisnya. Pemerintah telah menerapkan reformasi fiskal termasuk rasionalisasi subsidi bahan bakar. Hasilnya sungguh-sungguh luar biasa. Namun, masih banyak kebutuhan yang harus dilakukan untuk memberi ruang yang lebih luas untuk fiskal, sehingga lebih toleran terhadap flutuasi harga minyak bumi. Dalam melakukan rasionalisasi subsidi bahan bakar, program kompensasi ditargetkan paling tidak untuk memformulasikan yang paling rentan, dan pengalihan bahan bakar PLN kepada inisiatif penggunaan gas bumi yang lebih murah hendaknya dipercepat. Suatu konsensus hendaknya dibentuk untuk memberikan ruang bagi fiskal dalam peningkatan infrastruktur dengan mengurangi realokasi subsidi. Kalau hanya porsi anggaran subsidi yang di re-distribusikan untuk pelaksanaan proyek-proyek investasi, akan memberikan dampak yang sangat besar terhadap kehidupan penduduk dan masa depan negara ini. (Lihat lebih lanjut mengenai subsidi pada Bagian 3.3.2 dibawah.)

## *2)Peningkatan Koordinasi dengan pemerintah daerah*

Pemerintah daerah semakin bertanggung jawab dalam pembangunan perekonomian dan investasi infrastruktur dengan menggunakan anggaran yang diterima sebanyak sepertiga dari pembiayaan pemerintah pusat<sup>28</sup>. Komponen yang terbesar dari seluruh anggaran pembangunan dari pemerintah daerah adalah transportasi, sedangkan pemerintah pusat memainkan peranan yang penting dalam bidang sumberdaya air dan irigasi, dan energy. Akan tetapi, yang terdahulu menggunakan sebagian besar dari anggaran yang diterima. Walaupun demikian, perencanaan dan pengelolaannya harus konsisten dengan kebijakan pemerintah dalam bidang pembangunan infrastruktur dan pengadaan

<sup>27</sup> Anggaran Alokasi Subsidi pada jumlah Rp. 166.7 triliun (3,1% dari PDB atau 16% dari 2009 Pembelanjaan Nasional). Berbagai subsidi bahan bakar berjumlah hampir 2 % dari PDB. PSO PLN sekitar Rp. 46 triliun dan bahan bakar sekitar Rp.58 triliun. (Sumber: Depkeu)

<sup>28</sup> Indonesia yang memiliki hampir 500 pemerintahan propinsi, kabupaten dan kota sekarang menangani 30-40% pembelanjaan nasional. Anggaran tahun 2009 mengalokasikan Rp. 321 triliun, 30% dari pembelanjaan merupakan transfer ke daerah.

sarana umum. Tanggung jawab pemerintah daerah berbeda pada tingkatan harus secara jelas ditetapkan untuk meningkatkan pengadaan infrastruktur.

Untuk hal tersebut hendaknya diberikan insentif untuk pengadaan jasa prasarana yang berkualitas dan meningkatkan kerjasama regional dalam pengadaan jasa prasarana, mengingat bahwa pemerintah daerah memiliki sumberdaya yang memadai untuk meningkatkan penghidupan penduduk di daerah. Cara tersebut dapat mencakup pemberian insentif, bantuan pembiayaan untuk kegiatan khusus, dan peningkatan kapasitas lembaga di daerah untuk memacu pemerintah daerah berinvestasi dalam bidang infrastruktur. Penggunaan simpanan pemerintah daerah juga merupakan salah satu kemungkinan<sup>29</sup>. Jumlah dana yang tidak digunakan diperkirakan hingga Rp.3 juta setiap orang pada propinsi tertentu.

Kementerian-kementerian seperti Kementerian Dalam Negeri (KDN) dan Kementerian Keuangan (Depkeu), serta kementerian lainnya, tidak memiliki kewenangan untuk memonitor dan mengawasi dana yang di transfer. Oleh karena itu, fungsi monitor hendaknya diperkuat untuk meningkatkan efisiensi investasi nasional.

Pemerintah harus mengambil tindakan berikut untuk meningkatkan kerjasama dengan pemerintah daerah:

- a) Kantor pusat kementerian hendaknya membuat suatu pedoman bagi pemerintah daerah mengenai rencana dan investasi pembangunan infrastruktur. Pedoman tersebut harus sesuai dengan RPJM dan RENSTRA.;
- b) Konsultasi melekat antara kementerian dan pemerintah daerah harus dilakukan pada saat pemerintah daerah menyiapkan rencana pembangunannya. Pemerintah harus mengklarifikasi prosedurnya terutama untuk proyek milik pemerintah daerah;
- c) KDN dan Depkeu harus memperkuat fungsi pengkajiannya ketika menghitung DBH dan DAU yang akan ditransfer kepada pemerintah daerah. Misalnya, pada saat Kementerian meminta pemerintah daerah untuk menyampaikan rencana anggaran dan pelaksanaannya, agar diperiksa kesesuaiannya dan konsistensinya terhadap kebijakan dan strategi pemerintah. Apabila rencananya tidak sesuai dengan kebijakan nasional, maka KDN dan Depkeu akan memberikan saran dan instruksi kepada pemerintah daerah..
- d) KDN dan Depkeu harus secara teratur mengevaluasi penggunaan uang yang ditransfer. Apabila terdapat ketidaksesuaian atau penyimpangan dari rencana awalnya, KDN dan Depkeu harus memberikan saran kepada pemerintah daerah. Dalam evaluasi tersebut, sebab-sebab ketidaksesuaian penggunaan atau pelaksanaan harus secara hati-hati dianalisa dan ditanggulangi sehingga isu yang ada dapat direfleksikan pada anggaran selanjutnya;
- e) Suatu “sistim insentif” dapat dipertimbangkan. Dalam sistim ini, hendaknya pemerintah daerah meletakkan suatu target pencapaian atau target untuk pengeluaran utama mereka. Pada saat Depkeu menyiapkan anggaran untuk tahun berikutnya, kinerja yang dicapai oleh masing-masing

---

<sup>29</sup> Seluruh dana yang tidak digunakan oleh pemerintah daerah diperkirakan sejumlah Rp. 110 triliun, 3% dari PDB. (Tinjauan Pembelanjaan Pemerintah oleh World Bank.)

pemerintah daerah akan dievaluasi dan direfleksikan terhadap jumlah dana yang telah diterima. Sistem ini diharapkan akan memperbaiki motivasi pemerintah daerah untuk melakukan koordinasi melekat dengan kementerian, dan untuk melaksanakan anggaran mereka dengan cara yang benar

Sejalan dengan kegiatan tersebut diatas, juga harus dilakukan peningkatan kapasitas aparatur pemerintah daerah untuk penyempurnaan rencana, pelaksanaan dan pengelolaan kapasitas proyek-proyek investasi infrastruktur.

### *3) Penguatan Strategi Pembiayaan termasuk PPP*

Hutang Indonesia terhadap PDB telah menurun dan defisit tetap rendah. Sebagai hasilnya, kapasitas pinjaman pemerintah meningkat. Opsi untuk melakukan pinjaman dana dapat diperoleh dari pasar domestik dan internasional. Lembaga keuangan domestik akan memperoleh pengalaman dalam memperikan pinjaman bagi infrastruktur. Biaya untuk pinjaman swasta kelihatannya lebih tinggi karena tingkatan kenyamanan yang diperlukan oleh lembaga swasta cukup ekstensif. Pemerintah dapat mencari manfaat dari dana yang lebih murah dari donor multilateral dan bilateral.

Kalau hanya dari dana pemerintah, tidak akan mencukupi kebutuhan prasarana yang terus meningkat. Langkah-langkah untuk meningkatkan partisipasi sektor swasta harus diambil. Tujuannya tidak hanya untuk memperoleh pembiayaan akan tapi juga untuk mendapatkan keahlian dan teknologi yang maju dari mereka yang dilakukan dengan cara kompetisi dan peningkatan efisiensi pada sektor dimaksud. Pemutusan hubungan antara biaya pengadaan jasa dan biaya pengguna telah menyebabkan investor tidak berminat. Problem ini cukup serius terutama dalam sektor energi. Subsidi untuk bahan bakar dan listrik merupakan distorsi terbesar yang telah mengakibatkan konsumsi yang berlebihan, membebani anggaran nasional, manfaat bagi populasi yang lebih sehat, dan beban terhadap lingkungan hidup karena harga yang rendah akan menghambat pengembangan energy terbarukan dan bersih.

PPP merupakan alat yang kuat untuk menarik dana swasta untuk membangun infrastruktur. Pemerintah telah melakukan elaborasi untuk meningkatkan PPP sejak tahun 2005, tapi sejauh ini, kemajuannya tidak menggembirakan. Pemerintah harus melakukan tinjauan menyeluruh atas kerangka hukum dan peraturannya untuk melaksanakan kebijakan dan program yang efektif bagi peningkatan PPP selanjutnya.

### **3.3.2 Meningkatkan Ruang Fiskal dengan Menurunkan Subsidi**

Pada bagian ini, dilakukan analisa dampak penurunan subsidi. Perincian subsidi pada tahun-tahun terakhir dapat dilihat pada angka-angka berikut.

**Tabel 3.3.1 Perincian Subsidi**

Satuan: Triliun Rp. (Harga Nominal)

Deskripsi	2005		2006		2007		2008	
	Realisasi	% PDB						
<b>I. Subsidi Energi</b>	<b>104.4</b>	<b>3.8</b>	<b>94.6</b>	<b>2.8</b>	<b>116.9</b>	<b>3.0</b>	<b>222.6</b>	<b>4.8</b>
1. Subsidi Bahan Bakar	95.6	3.4	64.2	1.9	83.8	2.1	146.6	3.1
2. Subsidi Listrik	8.9	0.3	30.4	0.9	33.1	0.8	76.0	1.6
<b>II. Subsidi Non-Energy</b>	<b>16.3</b>	<b>0.6</b>	<b>12.8</b>	<b>0.4</b>	<b>33.3</b>	<b>0.8</b>	<b>59.1</b>	<b>1.3</b>
1. Makanan	6.4	0.2	5.3	0.2	6.6	0.2	12.0	0.3
2. Subsidi Pupuk	2.5	0.1	3.2	0.1	6.3	0.2	15.2	0.3
3. Subsidi Benih	0.1	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	1.0	0.0
4. PSO	0.9	0.0	1.8	0.1	1.0	0.0	1.7	0.0
5. Kredit Program	0.1	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	3.2	0.1
6. Subsidi Minyak Goreng	-	-	-	-	0.0	0.0	0.5	0.0
7. Subsidi Kedelai	-	-	-	-	-	-	0.5	0.0
7. Subsidi Pajak	6.2	0.2	1.9	0.1	17.1	0.4	25.0	0.5
8. Subsidi Lainnya	-	-	0.3	0.0	1.5	0.0	-	-
<b>Jumlah BPP</b>	<b>120.8</b>	<b>4.3</b>	<b>107.4</b>	<b>3.2</b>	<b>150.2</b>	<b>3.8</b>	<b>281.7</b>	<b>6.0</b>

Sumber: Depkeu

Subsidi terdiri dari “Subsidi Energi” dan “Subsidi Non-Energy”. Seperti yang terlihat dalam Tabel di atas, mayoritas terdapat dalam “Subsidi Energi”. Diantara point-point diatas, “Subsidi Bahan Bakar” menempati penggunaan yang terbesar, yakni 70% hingga 90% dari seluruh jumlah subsidi, diikuti oleh “Subsidi Listrik”, Sangat jelas bahwa dua kategori tersebut sangat membebani kemampuan pemerintah untuk melakukan investasi bagi infrastruktur. Subsidi di Indonesia membebani 12.5 hingga 23.7% pengeluaran nasional, merupakan yang tertinggi bila dibandingkan dengan negara lainnya. Sebagai contoh, di Malaysia, rasio subsidi terhadap pengeluaran operasional pemerintah adalah 3,6% (2003), 6,3% (2004), 13,7% (2005), 9,4% (2006), 9,8% (2007), dan 7,9% (2008) <sup>30</sup>.

Subsidi menempati porsi terbesar pada pengeluaran pemerintah. 28,5% pada tahun 2008, 16,1% tahun 2009 (rencana), dan 12,5% revisi anggaran. Akan tetapi, Depkeu merencanakan untuk menurunkan subsidi dan perencanaan alokasi dilima tahun mendatang.

**Tabel 3.3.2 Rencana Anggaran Subsidi (2010-2014)**

Satuan: Rp. Triliun

Pokok	2010	2011	2012	2013	2014
Pengeluaran Pemerintah	1074.1	1185.0	1343.5	1544.8	1783.5
Subsid	161.0	151.6	147.6	137.9	133.9
Rasio Subsidi terhadap Pengeluaran Pemerintah	15.0%	12.8%	11.0%	8.9%	7.5%

Sumber: Depkeu

Rasio subsidi terhadap anggaran pemerintah akan menurun dari 15% pada tahun 2010 menjadi 7,5% tahun 2014 (Lihat Tabel 3.3.2). Asumsi penurunan subsidi tidak jelas, namun, kelihatannya subsidi

<sup>30</sup> Kementerian Keuangan Malaysia

untuk bahan bakar dihitung berdasarkan proyeksi harga minyak terendah. Dengan tujuan untuk melakukan rasionalisasi subsidi, perlu dilakukan tindakan berikut:

- a) Tarif, minyak dan listrik, akan disesuaikan dengan biayanya.
- b) Pagu (Batas Angka Tertinggi) subsidi akan ditetapkan.
- c) Rasionalisasi BUMN akan dilaksanakan.

Pertama, tarif perlengkapan umum, seperti misalnya listrik dan bahan bakar, dan pupuk harus ditingkatkan pada tingkat yang sesuai. Beban subsidi terlalu berat untuk pemerintah jika dibandingkan dengan negara lainnya. Walaupun Presiden memiliki kewenangan untuk menentukan tarif, struktur tarif yang ada dan tingkatannya harus ditinjau dan ditetapkan mengingat keadaan pasar domestik dan internasional. Penurunan subsidi akan membebaskan tambahan sumberdaya yang signifikan terhadap infrastruktur. Pemerintah hendaknya melakukan tinjauan dan secara bertahap menentukan tarif pada angka yang sesuai. Disamping itu, juga perlu melakukan program sistem kompensasi yang menjamin jasa dasar prasarana bagi masyarakat miskin.

Kedua, disarankan untuk menetapkan pagu (Batas Angka Tertinggi bagi masing-masing subsidi. Menurut formula yang digunakan untuk melakukan estimasi subsidi, perhitungan dilakukan untuk memberikan kompensasi atas kehilangan pada SOE. Hal ini membuat keragu-raguan pada SOE swadaya dan bisa membahayakan SOE secara moral. Pemerintah tidak memiliki pengaruh terhadap pengawasan jumlah subsidi, jumlah uang yang dibayarkan kepada SOE ditentukan oleh kondisi perubahan pasar. Oleh karena itu, pagu harus ditetapkan pada jumlah subsidi untuk menghindari penyalahgunaan sumberdaya yang terbatas.

Ketiga, pengelolaan SOE harus dirasionalisasi. Seperti telah dibicarakan diatas, pendapatan SOE, misalnya PLN dan PERTAMINA dijamin oleh pemerintah melalui pengadaan subsidi. Karena pendapatan mereka dijamin sedangkan kinerjanya tidak, motivasi mereka untuk peningkatan dan rasionalisasi pengelolaannya melemah. Jadi, pengenalan "sistem insentif" hendaknya dipertimbangkan untuk mengubah pola pikir dan meningkatkan swadaya SOE termasuk penetapan pagu harga pagu angka subsidi terhadap SOE, seperti yang didiskusikan diatas. Sistem ini akan memacu usaha untuk meningkatkan hasil dan keuntungan serta menurunkan biaya.

Usaha rasionalisasi pengelolaan SOE hendaknya disertai tindakan berikut:

- a) Tinjauan atas keadaan struktur organisasi yang ada untuk melancarkan fungsinya
- b) Pengenalan pengelolaan biaya efektif yang lebih ketat (misalnya memperkenalkan ICT, dan penggunaan fasilitas dan peralatan yang lebih murah, penggunaan outsourcing dengan efektif)
- c) Mengurangi kerugian dalam produksi (misalnya dalam penggunaan listrik)

Ruang fiskal ditetapkan berdasarkan penurunan subsidi hingga 10% terhadap APBN 2010-2012, dan 5% terhadap APBN 2013-2014. Peningkatan yang substansial untuk ruang fiskal yang diharapkan dapat dilihat pada Tabel berikut:

**Tabel 3.3.3 Dampak Pengurangan Subsidi terhadap Ruang Fiskal**

Unit: Triliun Rupiah

	2010	2011	2012	2013	2014	Total
(a) Pengeluaran Negara	1074.1	1185.0	1343.5	1544.8	1783.5	-
(b) Subsidi (Rencana)	161.0	151.6	147.6	137.9	133.9	-
(c) Subsidi (Direduksi)	107.41	118.5	134.35	77.24	89.175	-
(d) Ruang Fiskal (= (b)-(c))	53.59	33.1	13.25	60.66	44.725	205.325

Sumber: Depkeu/JICA Study Team

Catatan: Angka-angka pada "Subsidi (Rencana)" diestimasi oleh Depkeu. Angka pada "Subsidi (Direduksi)" diperkirakan oleh Tim Studi. Angka reduksi sebesar 10% diterapkan untuk APBN 2010-2012, dan 5% pada APBN 2013-2014

Sekitar Rp.50 triliun per tahun dapat dibebaskan dari reduksi yang dilakukan atas subsidi. Jumlah ini dengan mudah akan menanggulangi seperempat gap anggaran.

### 3.3.3 Peningkatan Investasi Infrastruktur oleh Pemerintah

"Biaya untuk daerah" juga menempati porsi yang besar dalam APBN, sejumlah hingga 30% dari pengeluaran nasional, dan hampir sama dengan anggaran pengeluaran untuk jajaran kementerian dan lembaga. "Biaya untuk daerah" terdiri dari "Dana Bagi Hasil atau DBH", "Dana Alokasi Umum atau DAU)", dan "Dana Alokasi Khusus atau DAK)". DBH adalah bagi hasil dari pendapatan pajak dan non-pajak regional (antara lain sumberdaya alam, mencakup kehutanan, pertambangan umum, perikanan, minyak bumi, gas, dan panas bumi) antara pemerintah pusat, pemerintah propinsi dan pemerintah desa. Jumlah biaya untuk daerah dihitung berdasarkan standard yang ditetapkan dalam UU No. 32/2004. Jumlah DBH dihitung menggunakan standar berikut:

**Tabel 3.3.4 Standard Penghitungan DBH**

	Bagi Hasil untuk Pemerintah Pusat	Bagi Hasil Untuk Propinsi				
		Seluruh Bagi Hasil untuk Pemerintah Propinsi dan Desa	Porsi Bagi Hasil Propinsi	Porsi Bagi Hasil Desa dari Pendapatan	Bagi Hasil untuk Desa Lainnya dalam Propinsi	Ongkos Transaksi oleh agen penjual
Pajak Bumi dan Bangunan (PBB)	10.0%	90.0%	16.2%	64.8%	-	9.0%
Bea Pengalihan Hak Tanah dan Bangunan (BPHTB)	20.0%	80.0%	16.0%	64.0%	-	-
Pajak Pendapatan	80.0%	20.0%	8.0%	-	12.0%	-
Pungutan Lainnya	98.0%	2.0%	0.6%	0.8%	0.6%	-

Sumber: Depkeu

Menurut wawancara dengan Ditjen Anggaran, Depkeu, Kantor Pusat Kementerian tidak memiliki wewenang untuk mengintervensi penggunaan DBH.

DAU adalah pengiriman pendapatan pajak yang jumlahnya dihitung berdasarkan pada formula yang ditetapkan dalam UU No. 33/2004 dalam Tabel berikut:

**Tabel 3.3.5 Formula untuk Penghitungan DAU**

$$DAU = AD + CF$$

- AD (Alokasi Dasar) = Basic Allocation
- CF (Celah Fiskal) = Fiscal Gap
- $CF = K_bF - K_pF$
- $K_bF$  (Kebutuhan Fiskal) = Fiscal Needs
- $K_pF$  (Kapasitas Fiskal) = Fiscal Capacity

$$K_bF = TBR (a_1IP + a_2IW + a_3IPM + a_4IKK + a_5IPDRB/Kap)$$

- TBR (Total Belanja Rata-rata APBD) = Total Average Spending of APBD (Local Government Budget)
- IP (Indeks Jumlah Penduduk) = Total Population Index
- IW (Indeks Luas Wilayah) = Area Index
- IPM (Indeks Pembangunan Manusia) = Human Development Index
- IKK (Indeks Kemahalan Konstruksi) = Construction Expensiveness Index
- IPDRB/kap (Indek Produk Domestik Regional Bruto per kapita ) = Index of Domestic Regional Bruto per capita
- a (Bobot Indeks) = weight of index

$$K_pF = PAD + DBH \text{ Pajak} + DBH \text{ SDA}$$

- PAD (Pendapatan Asli Daerah) = Regional Original Income
- DBH Pajak (Dana Bagi Hasil dari Penerimaan Pajak) = Revenue Sharing from Tax
- DBH SDA (Dana Bagi Hasil dari Penerimaan Sumber Daya Alam) = Revenue Sharing from Natural Resources

Sumber: "Pelaksanaan Desentralisasi Fiskal Di Indonesia"

DAU ditujukan untuk mendukung administrasi daerah yakni untuk memenuhi kebutuhan dan kapasitas fiskal. Penggunaannya pada dasarnya berdasarkan pada kebijakan pemerintah daerah, dan pemerintah pusat tidak memiliki wewenang untuk mengawasi keputusan anggaran oleh pemerintah daerah, sama dengan DBH.

DAK adalah pengiriman dana lainnya dari pendapatan pajak tapi berbeda dengan DAU penggunaannya tidak ditentukan oleh pemerintah pusat. DAK dialokasikan terutama untuk pembangunan sarana dalam bidang pendidikan, kesehatan, prasarana, dll. Jumlah DAK ditentukan berdasarkan atas kebijakan pemerintah dan tidak bisa diserap kecuali kinerja tertentu diperlihatkan oleh pemerintah daerah.

Menurut wawancara dengan Depkeu, jumlah DAU dan DBH hampir secara langsung ditentukan berdasarkan pada format yang ditetapkan dengan undang-undang yang berkaitan dan kementerian tidak dapat mengintervensi dalam proses penghitungannya. Selain itu, penggunaan DAU dan DBH tergantung kepada pemerintah daerah. Bahkan Depkeu dan KDN tidak memiliki otoritas untuk melakukan intervensi penggunaannya<sup>31</sup>. Walaupun Depkeu mempunyai informasi bahwa biaya untuk daerah tidak sepenuhnya terserap dan disimpan dalam bank<sup>32</sup>, sangatlan sulit bagi Depkeu untuk melakukan suatu tindakan karena mereka tidak memiliki otoritas untuk memberikan arahan atau instruksi kepada pemerintah daerah.

<sup>31</sup> Menurut Depkeu, kementerian dapat mengawasi DAK karena secara jelas tujuan penggunaannya ditetapkan oleh kementerian.

<sup>32</sup> Informasi ini diperoleh dari wawancara dengan Depkeu.

Sebagai konklusinya, disarankan agar pemerintah dapat mengambil tindakan untuk meningkatkan investasi infrastruktur.

- 1) Kantor pusat kementerian, Depkeu, KDN (Kementerian Dalam Negeri) dan jajaran kementerian yang relevan lainnya hendaknya memperketat fungsi pengawasan dan monitoring atas penggunaan “Biaya untuk Daerah”. Terutama, masing-masing kementerian melaksanakan penanggulangan yang efektif, misalnya;
  - Depkeu akan memperkenalkan sistim monitoring dan evaluasi untuk penggunaan yang sesuai atas anggaran yang dikirimkan.
  - KDN akan mewajibkan pemerintah daerah untuk menyampaikan laporan pelaksanaan anggaran dan meningkatkan fungsinya untuk memberikan saran yang sesuai.
  - Jajaran kementerian akan memperkuat fungsi mereka untuk melakukan monitor kemajuan proyek dan memberikan dukungan seperlunya dalam pelaksanaan administrasinya.
- 2) “Sistim Insentif” akan dilakukan dalam pelaksanaan “Biaya untuk Daerah” untuk mengurangi “anggaran yang tidak digunakan”, dan untuk meningkatkan kemananan dan efektifitas pelaksanaan anggaran.
- 3) Suatu mekanisme koordinasi antara jajaran kementerian dan pemerintah daerah akan dibentuk untuk memastikan bahwa kebijakan nasional direfleksikan dalam pembangunan daerah.

### **3.3.4 Peningkatan PPP (Public-Private Partnership/Kerjasama Pemerintah Swasta) melalui Sistim dan Kapasitas Peningkatan**

Dengan tujuan untuk lebih meningkatkan PPP, diperlukan tindakan-tindakan berikut:

- 1) Mencapai kesinambungan lingkungan makro-ekonomi yang sehat dan stabil
- 2) Tinjauan atas regulasi yang ada
- 3) Pembangunan PPP untuk pengadaan yang spesifik dan metodologi
- 4) Pembangunan skema bisnis yang sesuai dan realisasi pembagian risiko yang optimal
- 5) Peningkatan keahlian pengelolaan proyek

Analisis detil dan rekomendasi mengenai PPP dapat dilihat dalam bagian 3.4 Bab ini.

## **3.4 Strategi untuk Meningkatkan PPP di Indonesia**

### **3.4.1 Pendekatan Pemerintah Indonesia terhadap PPP**

Pada tahun 2005, Pemerintah Indonesia memperkenalkan PPP (Kerjasama Pemerintah-Swasta) dalam kerangka peraturan. Pada tahun yang sama, KTT Infrastruktur 2005 diselenggarakan pada bulan Januari yang dihadiri oleh Presiden dan menteri lainnya yang relevan, termasuk Depkeu, ECMA, dan BAPPENAS. Selanjutnya, Perpres No. 42/2005 ditetapkan yang mengatur pembentukan dan fungsi Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur (KKPPI) nasional diterbitkan pada bulan Mei. KKPPI adalah komite nasional setingkat kementerian untuk peningkatan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Fokusnya tidak hanya PPP.

Pada bulan Nopember 2005, Perpres No. 67/2005 mengenai prosedur pengadaan badan usaha dalam kerangka perjanjian kerjasama diterbitkan. Kondisi secara detil dan prosedurnya dalam pengadaan proyek PPP untuk semua kantor pusat kementerian ditetapkan didalam peraturan, yang managa merupakan dasar kerangka peraturan untuk PPP didalam negeri<sup>33</sup>. Menurut Bappenas, peraturan itu akan direvisi pada akhir tahun 2009 atau awal tahun 2010.

Kegiatan utama berkaitan dengan PPP pada tahun 2005 dan 2006 diringkas dalam Tabel dibawah.

**Tabel 3.4.1 Kegiatan Utama berkaitan dengan PPP**

Tahun	Bulan	Kejadian/Kegiatan
2005	Jan.	- KTT Infrastruktur 2005 diselenggarakan.
	Mei	- Perpres No.36/2005, yang mengatur proses pengadaan lahan, diterbitkan.
	Mei	- Perpres No.42/2005, yang mengatur pembentukan dan fungsi Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur (KKPPI), ditetapkan.
	Nov.	- Perpres No.67/2005, yang mengatur proses pengadaan PPP, diterbitkan.
2006	Mei	- Minister of Finance Regulation No.38/2006, which governs risk management of PPP projects, was issued.
	Jun.	- Presidential Regulation (Perpres) No.65/2005, which governs the process of land acquisitions, was issued.
	Nov.	- Infrastructure forum was held.

Sumber: KKPPI

Pada bulan Mei 2006, Depkeu menetapkan Peraturan No. 38/2006 mengenai pengelolaan risiko proyek PPP. Peraturan menyebutkan bahwa ketika proyek diadakan sesuai dengan Perpres No. 67/2005 dan sesuai dengan keperluannya, Depkeu dapat memberika “dukungan pemerintah” yang menjamin (i) risiko politis, (ii) risiko kinerja proyek dan (iii) risiko kebutuhan.<sup>34</sup>. Regulasi ini dikenal sebagai alat utama untuk memberikan jaminan kepada para investor.

Pada bulan Pebruari 2009, BAPPENAS menerbitkan “Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam Proyek Infrastruktur Indonesia” atau lebih dikenal sebagai “Buku PPP”. Buku ini dibuat sesuai dengan Inpres No. 5/2008 mengenai fokus program ekonomi untuk tahun 2008-2009, berisi daftar proyek yang akan dibangun dalam skema PPP. Buku PPP digunakan untuk memberikan informasi bagi para investor nasional dan internasional tentang kemajuan proyek-proyek PPP yang potensial. Buku ini mencakup data tentang Nama Proyek, Pemilik Proyek, Lokasi Proyek, Lingkup Pekerjaan, Estimasi Biaya Investasi, Tinjauan Keuangan, dan Dukungan Pemerintah.

### 3.4.2 Kemajuan Proyek-Proyek PPP di Indonesia

Berikut ini adalah daftar proyek-proyek yang merupakan model proyek PPP pada saat “Forum Infrastruktur Indonesia” pada tanggal 1-3 Nopember, 2006.

<sup>33</sup> Pada bulan Mei 2009, disiapkan revisi Perpres No. 67/2005, dan menurut pejabat BAPPENAS, diharapkan bahwa revisi regulasi akan berlaku dalam tahun 2009.

<sup>34</sup> Namun menurut wawancara yang dilakukan di Depkeu pada bulan Mei 2009, permintaan resmi untuk memperoleh dukungan pemerintah sesuai dengan Peraturan Menkeu No. 38/2005 hanya satu (2x600 MW pembangkit listrik bertenaga batubara di Jawa Tengah)

**Tabel 3.4.2 Proyek Model yang diumumkan dalam Forum Infrastruktur 2006**

Model Proyek	Perkiraan Harga (in Million US\$)
Telekomunikasi Palapa Rings Fiber Optic Network	1,500
Pembangkit Listrik: 2x600 MW tenaga batubara (Jawa Tengah) 500 MW tenaga batubara-BBM (Jawa Timur)	1,200 275
Jalan tol: 165 km Solo-Kertosono (Jawa Tengah) 60 km Jalan Bandara Medan (Sumatera Utara)	928 142
Pelabuhan Surabaya Tanjung Perak perluasan Margagiri-Ketapang terminal ferry (Jawa ke Sumatera)	280
Proyek pengairan dan sanitasi: Dumai (Propinsi Riau) Tangerang, Banten (Jakarta Raya) Bandung (Jasa)	44 37 26

Sumber: Pemerintah Indonesia (2006) Seminar mengenai Materials

Status dari model proyek pada bulan Nopember dipresentasikan sebagai berikut:

**Tabel 3.4.3 Status Model Proyek (Bulan May 2009)**

Proyek	Status
Palapa Rings Fiber Optic Network	Pembangunan sarana
2x600 MW pembangkit listrik tenaga batubara (Jawa Tengah)	Negosiasi dengan pemenang Tender
500 MW pembangkit listrik (Jawa Timur)	Tidak ada
165 km Solo-Kertosono (Jawa Tengah)	Negosiasi dengan pemenang Tender
60km Jalan Bandara Medan (Sumatera Utara)	Penyiapan Tender
Perluasan Surabaya Tanjung Perak	Studi Kelayakan
Morgagni-Ketapang terminal ferry (Jawa ke Sumatera)	Studi Kelayakan
Dumai (Propinsi Riau)	Penyiapan Tender
Tangerang, Banten (Jakarta Raya)	Tender Selesai
Bandung (Jawa)	Tender Preparation

Sumber: BAPPENAS

Seperti dapat dilihat dalam Tabel, kebanyakan dari model proyek hanya untuk tahap awal. Menurut wawancara dengan Unit Pengelolaan Risiko Depkeu, sejauh ini, hanya satu proyek yang telah menerapkan dukungan pemerintah berdasarkan peraturan Depkeu No. 38/2006 (Proyek Pembangkit Listrik Tenaga Batubara).

Ada dua hal yang menyebabkan dibelakang stagnasi ini. Pertama, Perpres No. 67/2005 memerlukan lebih dari 3 penawar untuk proyek yang dibenarkan untuk skema PPP. Proyek dapat dilaksanakan dengan dukungan pemerintah kalau telah disetujui sebagai proyek PPP. Akan tetapi untuk menarik 3 penawar bukanlah pekerjaan yang mudah mengingat beban penyiapan dokumen tender. Juga terdapat kemungkinan bahwa beberapa kondisi proyek termasuk pembagian risiko antara pemerintah Indonesia dan perusahaan proyek yang terlalu ketat dan tidak bisa diterima oleh badan usaha swasta.

Ada hal lain dimana banyak inkonsistensi antara penetapan Perpres No. 67/2005 dan peraturan-peraturan pengadaan lainnya yang ada dan regulasi bagi masing-masing sektor. Dalam banyak hal, jajaran kementerian cenderung untuk mematuhi peraturan yang ada sehingga proyek-proyek tersebut

jadi tidak dibenarkan untuk memperoleh dukungan pemerintah dalam kerangka Peraturan Depkeu No. 38/2006. Hal ini memberikan implikasi bawah walaupun tampaknya kerangka peraturan telah dibuat akan tetapi sistimnya gagal untuk melaksanakan fungsinya.

Menurut wawancara yang dilakukan dengan kementerian-kementerian yang relevan, berikut ini dianggap sebagai alasan ketidak aktifan pelaksanaan proyek-proyek PPP.

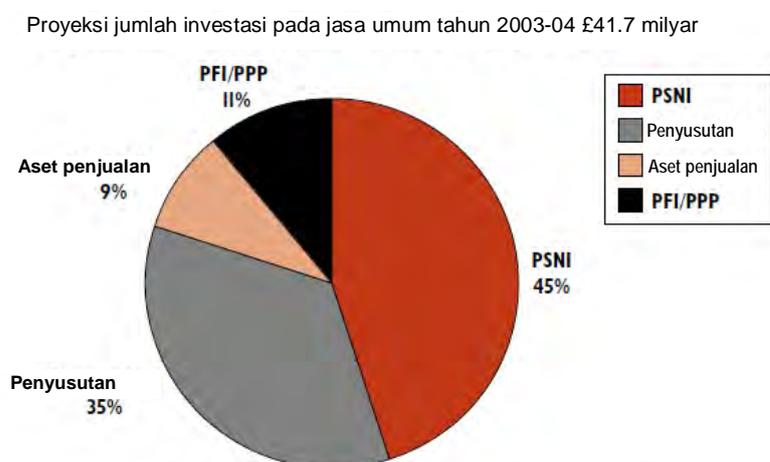
- Lambatnya pelaksanaan pengadaan tanah;
- Proses tender tidak berhasil terutama disebabkan oleh:
  - Keuntungan yang rendah;
  - Kondisi yang tidak menarik;
  - Informasi yang tidak memadai karena keterhati-hatian ;
  - Ketidak jelasan cakupan dan batasan dukungan pemerintah.
- Stagnansi negosiasi antara pemegang wewenang perjanjian dan pemenang tender;
- Pemegang wewenang perjanjian tidak bisa menyiapkan anggaran porsi pemerintah yang diperlukan;
- Pemerintah daerah diluar cakupan Perpres No. 67/2005.

Dengan tujuan untuk meningkatkan PPP lebih lanjut, faktor-faktor negatif tersebut hendaknya dianalisa dengan teliti dan dihilangkan dengan secara hati-hati.

### 3.4.3 Pengalaman Negara Lain dan Standar bagi Indonesia

Berdasarkan pada observasi situasi yang ada didalam bagian sebelumnya, kemungkinan penerapan skema PPP di Indonesia dianalisa. Pada saat itu, pengalaman negara lain seperti misalnya Inggris dan Korea selatan merupakan salah satu referensi yang memadai.

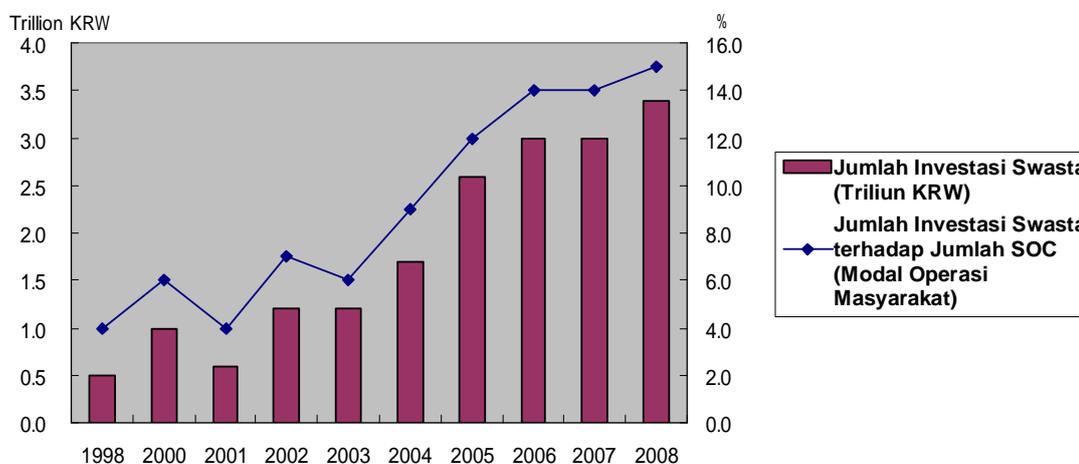
Berkaitan dengan PPP/PFI, Inggris merupakan negara besar yang terkenal dalam praktek ini. Pengalaman Inggris memperlihatkan bahwa PPP dapat diterapkan hingga sekitar 10% dari investasi nasional pada jasa umum.



Source: Budget 2003, PFI figures are for deals signed to date and report capital investment expected under signed contracts in the year that investment takes place.

### Gambar 3.4.4 Porsi PFI/PPP pada Seluruh Investasi Pemerintah di Inggris

Korea Selatan juga secara aktif menerapkan PPP pada tahun-tahun terakhir. Kemajuan porsi PPP pada investasi pemerintah terlihat dalam Gambar.



Sumber: PIMAC(2009)

### Gambar 3.4.5 Investasi Swasta dan Porsinya terhadap Modal Operasi Masyarakat di Korea

Seperti yang dapat dilihat dalam Gambar, jumlah dan porsi investasi swasta terus meningkat sejak awal tahun 2000-an. Pada tahun 2008, porsi investasi swasta adalah 15% dari seluruh Investasi Modal Operasi Masyarakat.

Berdasarkan pada data, bahkan “PPP di negara-negara maju”, PPP mengambil porsi hanya sekitar 10-20% dari seluruh investasi infrastruktur. Tingkatan ini bisa jadi merupakan standar Pemerintah Indonesia dalam mempromosikan PPP pada infrastruktur. Pada saat ini, porsi PPP pada investasi umum di Indonesia rendah dan kegiatannya dapat digunakan untuk meningkatkan porsinya. Mempertimbangkan situasi yang ada, 5-10% merupakan target yang memadai bagi Pemerintah Indonesia pada lima tahun kedepan. Pada jangka panjang, angka yang lebih tinggi, misalnya 10-20% masih bisa diharapkan, seperti di Inggris dan Korea Selatan.

#### 3.4.4 Tindakan untuk Mempercepat PPP

Berdasarkan pada pengenalan pada bagian sebelumnya, Tim Studi melakukan diskusi dengan BAPPENAS, Depkeu dan jajaran kementerian lainnya seperti Kementerian Pekerjaan Umum pada beberapa kesempatan memutuskan bahwa tindakan berikut diperlukan untuk mempromosikan PPP selanjutnya di Indonesia.

- Penyempurnaan Kerangka Peraturan;
- Perkuatan P3CU (Unit Pusat PPP) dan pengembangan Network yang efektif;
- Pembangunan Perencanaan Khusus dan Prosedur Pengadaan PPP ;
- Tinjauan dan formalisasi dasar-dasar Pembagian Risiko;

- Penyempurnaan Pengetahuan dan Keahlian Pengelolaan Proyek PPP

Masalan dan tindakan yang diperlukan dibicarakan sebagai berikut:

### **1) PENYEMPURNAAN KERANGKA PERATURAN**

Indonesia telah menertapkan kerangka regulasi PPP, namun fungsinya masih terbatas. Diperlukan suatu tinjauan dan peningkatan pada aspek-aspek berikut:

- a) Perpres No.67/2005 harus ditinjau untuk menerapkan proyek-proyek dengan cakupan yang lebih luas. Terutama, kondisi untuk pengadaan dukungan pemerintah hendaknya disesuaikan untuk peningkatan penerapan Regulasi Depkeu No. 38 tahun 2006<sup>35</sup>;
- b) Peraturan mengenai pengadaan lahan hendaknya direvisi untuk percepatan proses (misalnya menetapkan batas waktu negosiasi, penguatan kewenangan pemerintah dalam akuisisi, pembentukan badan arbitrase, pengembangan sisti insentif untuk pemerintah daerah dengan tujuan untuk negosiasi langsung dengan pemilik lahan dan/atau perumahan);
- c) Pedoman yang jelas dan umum untuk pengadaan proyek PPP harus dibuat;
- d) Penerapan undang-undang dan peraturan harus dikembangkan hingga pemerintah daerah;
- e) Perbedaan antara peraturan-peraturan mengenai PPP, misalnya Perpres No. 67/2005 dan peraturan-peraturan yang berlaku pada tiap-tiap kementerian harus ada solusinya.

Disamping itu, terdapat banyak perbedaan antara Perpres No. 67/2005 dengan peraturan pengadaan dan regulasi pada tiap-tiap kementerian yang memerlukan pengaturan dengan segera,

### **2) PERKUATAN P3CU (UNIT PUSAT PPP) DAN PENGEMBANGAN NETWORK YANG EFEKTIF**

Pada tahun 2009, dibentuk P3CE (Unit Pusat PPP) di Bappenas. Diharapkan agar dapat bertindak sebagai badan yang memfasilitasi dan mengkoordinasi pembangunan dan pelaksanaan proyek-proyek PPP dengan jajaran kementerian dan pemerintah daerah. Sayangnya, tugas dan fungsi P3CU tidak jelas.

Di negara-negara lain, organisasi yang bergerak dalam peningkatan PPP dibentuk dan perannya sangat jelas. Misalnya, terdapat komite untuk mempromosikan PFI di Jepang, Kerjasama Inggris di Inggris, dan PIMAC (Public Private Infrastructure Investment Management Center) di Korea Selatan. Peran Organisasi yang mempromosikan PPP/PFI di Jepang dan Inggris dapat dilihat pada halaman berikut. Pemerintah Indonesia harus mempertimbangkan pengadaan fungsi serupa melalui P3CU berdasarkan pada keputusan-keputusan dan dokumen-dokumen resmi.

---

<sup>35</sup> Peraturan Depkeu No. 38/2008 tidak dapat diimplementasikan karena persyaratan yang terdapat dalam Perpres No.67/2005 (lampiran B.4). Perpres menetapkan lebih dari tiga penawar untuk PPP. Apabila jumlah penawar lebih sedikit, maka proyek tersebut dianggap gagal untuk PPP. Oleh karena itu, proyek dengan jumlah penawar kurang dari tiga tidak dapat disertakan dalam dukungan pemerintah sesuai dengan peraturan Depkeu No. 28/2006 yang menyebutkan "pemberian dukungan pemerintah dapat dilaksanakan hanya untuk proyek PPP". Mengingat besarnya skala proyek PPP berkaitan dengan biaya penyiapan yang tinggi dan perencanaan tender, risiko untuk mengikuti tender dianggap terlalu besar. Dalam hal ini, sulit untuk mengharapkan adanya lebih dari tiga penawar untuk semua proyek.

### Peran Organisasi Promosi PPP/PFI di Jepang dan Inggris

#### 1. Peran Komite untuk Promosi PFI (UU PFI, Pasal 21, Jepang)

- (1) Komite Promosi Inisiasi Keuangan Swasta (selanjutnya disebut "Komite") ditetapkan dalam suatu Kantor Kabinet.
- (2) Komite akan mempelajari dan mempertimbangkan hal-hal yang tercakup dalam otoritasnya sesuai dengan keputusan yang terdapat dalam UU. Disamping itu, juga akan dipelajari dan dipertimbangkan situasi berkaitan dengan formulasi Kebijakan Implementasi, pemilihan Proyek yang berkwalifikasi, tujuan evaluasi proyek-proyek tersebut, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan pengadaan dll. untuk Fasilitas Pemerintah dll. Melalui pelaksanaan pembiayaan swasta, dll.
- (3) Operator usaha swastastis dll. menyampaikan kepada Komite pendapatnya atas pengadaan dll. atas Fasilitas Pemerintah tersebut dll. dengan menggunakan pembiayaan swasta, dll.
- (4) Komite, bila dianggap perlu, dalam pelaksanaan tugasnya seperti ditetapkan dalam dua alinea terdahulu, akan memberikan pendapatnya kepada Perdana Menteri dan kepala badan administrasi yang relevan dengan tujuan untuk memfasilitasi dan mengkoordinasi pengadaan dll. atas Fasilitas Pemerintah etc. melalui pelaksanaan pembiayaan swasta dll.
- (5) Perdana Menteri dan kepala dari organ administrasi yang relevan akan memberi laporan kepada Komite cara-cara yang diambil sebagai hasil dari penerimaan opini Komite seperti yang diuraikan dalam pasal sebelumnya.
- (6) Komite, apabila dianggap perlu dalam pelaksanaan tugasnya, dapat meminta kepa dari organ administrasi yang relevan, kepala dari pemerintah daerah, dan badan relevan lainnya untuk memberikan kerjasamanya seperti misalnya penyampaian data, penyampaian opini, dan keterangan. Dalam hal ini, Komite akan melakukan tindakan yang penting untuk melakukan publikasi dokumen yang telah disampaikan atau dikumpulkan dalam pelaksanaan studi ini.

#### 2. Peran Kerjasama di Inggris (Homepage Partnerships UK)

- 1) Menyempurnakan dukungans terhadap sponsor proyek individual untuk pengadaan yang kompleks. Bekerjasama dengan badan pemerintah kami mendukung tim prodyek individual untuk menyampaikan pengadaan yang kompleks and membantu pengelolaan kontrak yang ada. Saran dapat mencakup:
  - pembangunan dan partisipasi dalam pengaturan proyek administrasi pemerintahan;
  - perencanaan dan pelaksanaan peraturan jaminan kualitas;
  - pengelolaan berbagai stakeholder;
  - menemukan kualitas keseimbangan yang tepat, penyampaian dan biaya untuk mencapai suatu Nilai Uang;
  - menyiapkan struktur perjanjian dengan pembiayaan yang efisien dan pengatungan pembagian risiko;
  - menyewa dan mengelola penasihat eksternal s;
  - membangun kapasitas klien komersial;
  - struktur kompetisi yang efektif dan dukungan negosiasi dengan sektor swasta; dan
  - memberikan ahli hukum, keuangan, properti dan ahli pengelolaan kontrak.
- 2) Dukungan terhadap kontrak infrastruktur: Kerjasama dalam sektor pemerintah Inggris memberikan keleluasaan kepada proyek dan jasa yang dilaksanakan oleh sektor pemerinah seluas-luasnya tidak hanya Pemerintah Pusat. Banyak proyek infrastuktur yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah tapi didukung pendanaannya oleh pemerintah pusat. Jasa bantuan umum yang ada memberikan sarannya tanpa dipungut biaya kepada organisasi sektor pemerintah Inggris yang terlibat dalam pembiayaan atau pengelolaan pengadaan yang kompleks. Badan Bantuan Operasional memberikan bantuan tanpa biaya kepada pemerintah Inggris dalam mengelola operasional kontrak-kontrak PFI. Disamping itu, kami juga melaksanakan program investasi pemerintah daerah yang terbesar termasuk inisiasi Gedung Sekolah untuk Masa Depan (BSP), Program Pembangunan Infrastruktur Sampah (WIDP) dan program Perusahaan Perumahan Lokal (LHC) di Inggris, Pusat Inisiasi di Skotlandia, dan program pengadaan prasarana sampah di Wales.
- 3) Memberikan bantuan kepada pembuat kebijakan untuk pembangunan dan perencanaan pelaksanaan kebijakan pengadaan dan pengelolaan. Kerjasama di Inggris bertanggung jawab menetapkan standar peraturan bagi pembiayaan swasta dan kontrak ICT. Kami gunakan pengetahuan pasar untuk bekerja dengan Perendaharaan HM, Komersial dan Administrasi Pemerintah untuk menentukan bahwa standar ini praktikal dan dapat dilaksanakan pada sektor pemerintah.  
Kami juga duduk dalam badan yang memberikan persetujuan seperti Kelompok Tinjauan Proyek dan Kelompok Tinjauan Proyek-ProyeknUtama yang telah dilihat pada program investasi sektor pemerintah yang utama.
- 4) Peningkatan kontrak jasa umum: Kerjasama Inggris membatu pengembngan model komisioner/pengelola dan pasar yang baru untuk layanan umum. Dengan tekanan terhadap dana umum, ada peningkatan fokus untuk menyempurnakan kemampuan sektor publik untuk melaksanakan layanan publik dengan efektif. Hal ini sesuai dengan pengetahuan bahwa jasa publik lebih baik dilaksanakan oleh pasar yang seimbang milik pemerintah, swasta dan pihak ketiga. Kerjasama di Inggris berada dibaris terdepan dalam pemikiran. Kami bekerjasama dengan erat dengan berbagai organisasi lokal dan asuransi kesehatan dengan tanggung jawab untuk pengelolaan jasa umum bersama dengan pemerintah dan organisasi struktur untuk penyelenggaraan jasa.
- 5) Investasi PUK: Kerjasama di Inggris juga dapat menggunakan modalnya untuk langsung menginvestasi pada proyek dan perusahaan. Kerjasama di Inggris adalah penyatuan modal dalam Kerjasama. Kami menginvestasikan untuk menggerakkan perusahaan dari lembaga ilmu pengetahuan dan universitas di Inggris. Pembiayaan kam mendukung komersialisasi aset sector publik. PUK Ventures sudah menginvestasikan £20 juta hingga sekarang bagi 20 usaha.

Inisiasi dan dukungan oleh organisasi promosi PPP merupakan hal yang dibutuhkan. Peran dan fungsi P3CU harus jelas. Dengan tujuan agar organisasinya efektif, wewenang dan sumberdaya yang efisien harus diadakan sama seperti di Jepang, Inggris dan Korea Selatan. (Fungsi utama dari organisasi tersebut dapat dilihat dalam kotak dibawah). Suatu jaringan yang efektif antara “kelompok PPP” pada kementerian dan pemerintah daerah yang relevan perlu untuk dibentuk.

### **3) PENGEMBANGAN PERENCANAAN PPP YANG SPESIFIK DAN PROSEDUR PENGADAAN**

Prosedur perencanaan dan metodologi proyek PPP belum dikembangkan dalam jajaran kementerian. PPP membutuhkan suatu prosedur yang spesifik, misalnya analisa VFM, perencanaan skema, pembuatan dokumen tender, dan negosiasi dengan peserta tender, dan pembiayaan. Prosedur-prosedur tersebut berbeda dengan prosedur pengadaan ang konvensional dan kelihatannya banyak terjadi kebingungan dan stagnasi dalam proses.

Oleh karena itu, perlu untuk memformalisasikan prosedur perencanaan proyek PPP. Direkomendasikan bahwa pedoman dan manual perencanaan skema PPP, studi kelayakan, dan methodologi evaluasi dan prsedur harus dibentuk dan kemudian membangun prosedur perencanaannya dengan penyesuaian yang tepat. Prosedur yang ada harus direvisi dengan tepat.

Therefore, it is necessary to formalize planning procedures for PPP project. It is recommended that the guidelines and manuals for PPP scheme planning, feasibility study, and evaluation methodology and procedures be developed and that they be built in the exiting planning procedure with appropriate adjustments. Existing procedures need to be revised as appropriate.

### **4) TINJAUAN DAN FORMALISASI DASAR DAN PEMBAGIAN RISIKO**

Yang berwenang dalam pelaksanaan kontrak harus membangun skema yang paling tepat untuk suatu proyek. Kondisi dokumen tender dan draft perjanjian konsesi harus ditinjau dan alokasi risiko yang optimal harus ditetapkan sebagai prasyarat pada pengadaan tender PPP. Rekomendasi berikut disebutkan dalam laporan JICA mengenai kondisi pembagian risiko pada perjanjian konsesi<sup>36</sup>.

- Hendaknya seajara jelas menyebutkan bahwa prinsipnya biaya lahan merupakan tanggung jawab pemerintah.
- Hendaknya secara jelas menyebutkan bahwa prinsipnya pemerintah memberikan kompensasi kepada perusahaan sejumlah uang kontan dan tidak melebihi waktu konsesi yang ditentukan.
- Prosedur untuk merubah struktur tarif serta penyesuaian inflasi harus diuraikan dengan lebih rinci.
- Standar layanan dari segi kualitas dan kuantitas harus disebutkan dengan jelas dalam draft perjanjian konsesi dan dalam spesifikasi teknis..
- Harus ditambah pasal-pasal yang berkaitan dengan monitoring dan paska evaluasi termasuk evaluasi kinerja.

---

<sup>36</sup> Laporan Tim Proyek Peningkatan Kapasias PPP, JICA (2009)

- Pertikaian antara dua belah pihak harus diselesaikan melalui lembaga yang netral
- Harus ditetapkan pasal yang berkaitan dengan penerapan peraturan Depkeu No. 38

Perbedaan pembagian risiko secara optimal tergantung pada sektor dan karakteristik masing-masing proyek. Namun, dokumen tender hendaknya merefleksikan prinsip-prinsip dasar PPP/PFI dengan implikasi bahwa risiko merupakan tanggungan pihak yang memiliki keunggulan dalam pengelolaannya. Risiko yang tidak dapat dikontrol oleh pihak swasta merupakan tanggung jawab sektor publik<sup>37</sup>

#### **5) PENINGKATAN PENGETAHUAN DAN KEMAMPUAN MANAJEMEN PROYEK PPP**

Peningkatan keahlian pengelolaan proyek untuk mempromosikan PPP juga sangat penting. Banyak pegawai pemerintah, misalnya, dari Bappenas dan Bina Marga, menyatakan bahwa pengetahuan dan kemampuan dalam pengelolaan proyek PPP perlu ditingkatkan. Kunci yang diperlukan bagi pengelolaan proyek PPP adalah sebagai berikut.

- Perencanaan Skem Proyek: Pegawai negeri pada umumnya seharusnya memiliki kemampuan yang lebih atas berbagai skema PPP dan bagaimana caranya untuk memilih skema yang paling sesuai.
- Analisa VFM: VFM diperlukan untuk meneliti dan mengklarifikasi justifikasi dalam pengadopsian skema PPP.
- Pembuatan Dokumen Tender: dokumen tender PPP harus mencakup kondisi spesifik PPP seperti misalnya pembiayaan, pembagian risiko dan pengadaan proyek PPP yang spesifik lainnya.
- Pembagian Risiko yang Tepat antara Pemerintah dan Swasta: Dalam pengadaan PPP, sektor pemerintah memiliki kelebihan untuk menetapkan pembagian risiko insial. Pengetahuan pembagian risiko yang tepat untuk menarik partisipasi sektor swasta merupakan hal yang kritis untuk pelaksanaan tender.
- Keahlian Mengevaluasi Usulan: Diperoleh dari berbagai kasus, hanya harga penawaran yang dievaluasi. Pengenalan berbagai kriteria evaluasi, salah satunya evaluasi teknis usulan merupakan hal yang penting. Jadi, diperlukan pengembangan kriteria evaluasi dan peningkatan kemampuan evaluasi.
- Keahlian Negosiasi Kontrak: Negosiasi dalam pemilihan peserta tender merupakan hal yang penting untuk menerapkan pembagian risiko akhir untuk kepentingan bersama. Pegawai negeri harus ditingkatkan dalam keahlian bernegosiasi dengan sektor swasta dan lembaga keuangan.
- Pengetahuan mengenai Keuangan Proyek: Agar dapat mengelola proyek dengan efektif, diperlukan peningkatan pengetahuan dan pemahaman keuangan proyek.
- Keahlian Melakukan Monitor dan Evaluasi: Keberhasilan dalam “konklusi pembiayaan” bukanlah merupakan hasil kesepakatan, tapi merupakan awal. Yang paling penting adalah memonitor proyek dengan benar dan memastikan bahwa kualitas jasa dan kewajiban lainnya dipenuhi seperti yang disetujui dalam kontrak.

Keberhasilan proyek PPP membutuhkan pegawai negeri yang bertanggung jawab atas proyek dengan pengetahuan dan keahlian yang memadai. Pengembangan sumberdaya manusia memainkan peranan yang penting bagi hal tersebut.

---

<sup>37</sup> Hal ini disebutkan dalam berbagai dokumen PFI di Inggris dan prinsip ini diterima secara luas dalam praktek PPP/PFI global.

## **Bab 4                      Status Saat Ini, Permasalahan and Program Pembangunan Sektor Infrastruktur Utama**

### **4.1     Sektor Transportasi**

#### **4.1.1   Informasi Umum Sektor Transportasi**

##### (1) Kondisi Sektor Transportasi Indonesia Saat Ini

###### 1) Isu-Isu yang Ada pada Sektor Transportasi

Kondisi sektor transportasi pada saat ini di Indonesia dapat difokuskan pada lima (5) isu berikut ini:

- Alokasi anggaran yang tidak memadai untuk mencapai standar layanan minimum infrastruktur sektor transportasi,
- Rendahnya kualitas infrastruktur transportasi yang ada, seperti misalnya rendahnya efisiensi pengoperasian dan tidak memadainya pemeliharaan, serta rendahnya aspek keamanan,
- Keterpaduan lalulintas yang buruk dari segi koordinasi sub-sektor dan keterpaduan wilayah,
- Kerangka kerja hukum dan peraturan yang tidak memadai untuk meningkatkan partisipasi sektor swasta,
- Jauh dari kerangka pembangunan koridor global/internasional

Tidak memadainya anggaran nampaknya merupakan isu yang paling kritis pada pembangunan sektor transportasi. Prioritas alokasi anggaran seharusnya untuk pengadaan sparepart dan pemeliharaan untuk menjaga kapasitas dan kualitas infrastruktur, fasilitas dan peralatan transportasi.

Oleh karena itu, kegiatan pembangunan yang baru pada infrastruktur transportasi hanya mendapatkan prioritas kedua dalam alokasi anggaran secara umum, dan terdapat jurang yang besar antara kebutuhan dan anggaran yang ada. Sebagai hasilnya, kegiatan pembangunan menjadi sangat tergantung kepada investor swasta.

Pemerintah Indonesia mencanangkan skema PPP (Public-Private Participation) untuk pembangunan infrastruktur transportasi seperti misalnya, jalan tol, sistim transit masal di daerah perkotaan, keretaapi berbahan bakar batubara, dan lain sebagainya. Dilain pihak, sistim pembagian risiko untuk menarik investor swasta merupakan hal yang esensial dimana dibutuhkan pembiayaan dalam jumlah tertentu.

###### 2) Perbandingan Internasional bagi Kualitas Infrastruktur Indonesia

Tabel 4.1.1 merupakan hasil analisa perbandingan secara global yang dilakukan oleh World Economic Forum. Kualitas kondisi infrastruktur Indonesia dikaji berdasarkan perbandingan dengan negara lainnya.

**Tabel 4.1.1 Perbandingan Internasional Kualitas Infrastruktur**

Index Daya Saing Global		Negara	Indikator Kunci			Peringkat Kualitas Infrastruktur				
Peringkat	Nilai		Populasi (juta)	PDB (milyar US\$)	PDB/kapita (US\$)	Seluruhnya	Jalan	Jalan Raya	Pelabuhan	Udara
5	5.5	Singapore	4.4	161.3	35,162.9	2	3	10	1	1
9	5.4	Japan	128.3	4,382.8	34,312.1	16	19	3	25	49
11	5.3	Hong Kong	7.2	206.7	29,649.5	8	5	5	2	2
13	5.3	Korea	48.1	957.1	19,750.8	18	13	7	29	26
17	5.2	Taiwan	22.7	383.3	16,606.0	22	20	9	18	32
21	5.0	Malaysia	26.2	186.5	6,947.6	19	17	17	16	20
30	4.7	China	1,331.4	3,250.8	2,460.8	58	51	28	54	74
34	4.6	Thailand	65.3	245.7	3,736.8	35	32	48	48	28
50	4.3	India	1,135.6	1,098.9	977.7	90	87	21	93	66
51	4.3	Russia	141.9	1,289.6	9,075.1	78	104	32	76	88
<b>55</b>	<b>4.3</b>	<b>Indonesia</b>	<b>228.1</b>	<b>432.9</b>	<b>1,924.7</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>58</b>	<b>104</b>	<b>75</b>
64	4.1	Brazil	191.3	1,313.6	6,937.9	98	110	86	123	101
70	4.1	Vietnam	86.4	70.0	818.1	97	102	66	112	92
71	4.1	Philippines	85.9	144.1	1,624.7	94	94	85	100	89
109	3.5	Cambodia	14.6	8.6	600.0	82	80	97	91	87

Sumber: Laporan Daya Saing Global 2008-2009, 2008 World Economic Forum

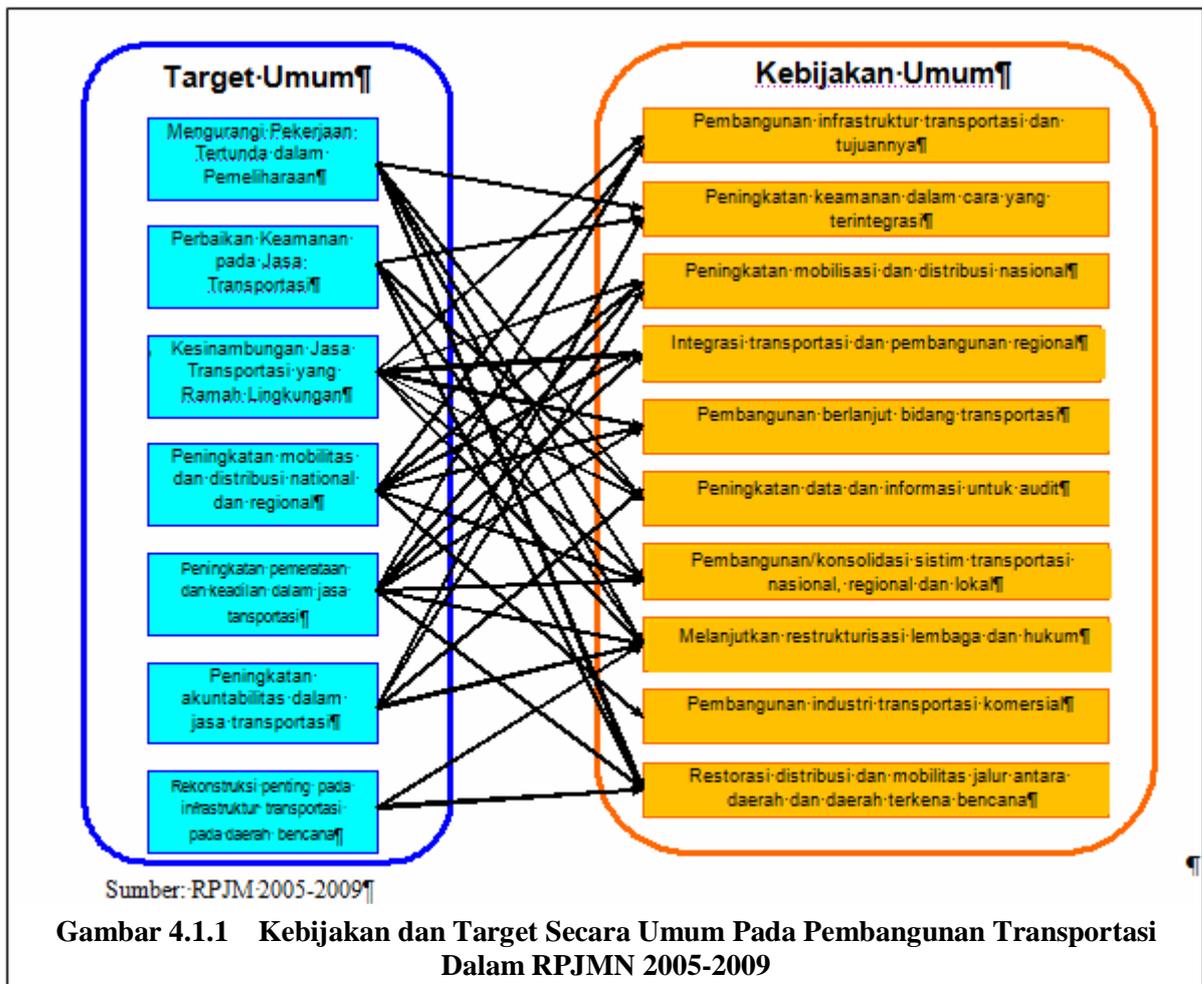
Indonesia pada peringkat ke 55 dari 134 negara dalam Indeks Persaingan Global dimana evaluasi dilakukan pada 12 kategori yang berbeda seperti misalnya i) kelembagaan, ii) infrastruktur, iii) stabilitas makro-ekonomi, iv) kesehatan dan pendidikan dasar, v) pendidikan tinggi dan pelatihan, vi) efisiensi pasar barang, vii) efisiensi pasar buruh, viii) kemajuan pasar uang, ix) kesiapan teknologi, x) ukuran pasar, xi) kemajuan bisnis, dan xii) inovasi.

Indeks infrastruktur merupakan satu dari dua belas (12) kategori, dan terdapat 8 pokok survai dalam infrastruktur. Sebagai hasilnya, Indonesia secara peringkat keseluruhan dalam infrastruktur ada di peringkat ke 96 yang jauh dibelakang peringkat keseluruhan global yang ke 55. Dibandingkan dengan negara tetangga seperti misalnya negara-negara ASEAN, India dan Cina, peringkat Indonesia sangat jauh tertinggal. Misalnya Malaysia (ke 19), Thailand (ke 35), Cina (ke 58), Kamboja (ke 83), India (ke 90), Filipina (ke 94) dan Vietnam (ke 97). Filipina, Indonesia dan Vietnam sama-sama memiliki infrastruktur transportasi yang rendah. Berarti bahwa kualitas infrastruktur Indonesia dalam perbandingan lebih buruk dari kategori lainnya dalam persaingan global.

Diantara moda transportasi, diketahui bahwa kualitas transportasi jalan dan laut agak rendah dengan peringkat masing ke 105 dan ke 104.

## (2) RPJM Saat Ini tahun 2004-2009

Pembangunan sektor transportasi secara umum dianggap sebagai katalis pertumbuhan perekonomian dan pembangunan regional. Hal tersebut juga merupakan elemen pemersatu dalam negara kesatuan Republik Indonesia. Dalam RPJM saat ini 2004-2009, berbagai target dan kebijakan adalah sebagai berikut:



Kebijakan sektor transportasi pada RPJM 2005-2009 difokuskan pada i) pembangunan infrastruktur, ii) peningkatan keamanan, iii) pembangunan sistem transportasi terpadu, iv) keterpaduan dengan pembangunan regional), v) pembangunan industri transportasi komersial, dan vi) pemulihan daerah terkena bencana.

### (3) Konsep RPJM 2010-2014 yang akan datang

Identifikasi isu umum dan strategi pembangunan sektor transportasi berdasarkan pada draft konsep RPJM 2010-2014 yang akan datang adalah sebagai berikut:

#### 1) Keseluruhan Konsep RPJM 2010-2014

- i) Keterpaduan antara perencanaan nasional dan regional
- ii) Kapasitas keuangan
- iii) Peningkatan peranan swasta dan pemerintah
- iv) Desentralisasi dan otonomi regional yang efektif
- v) Kebutuhan kompatibilitas global

Dipahami bahwa identifikasi isue kelihatannya berfokus pada penguatan hubungan antar kepulauan untuk membentuk persatuan Indonesia. Poin diskusi lainnya adalah bagaimana mencapai standard minimum kuantitas dan kualitas infrastruktur dalam keterbatasan kapabilitas keuangan. Partisipasi investor swasta dititik beratkan pada RPJM 2010-2014 yang akan datang.

## 2) Kebijakan dan Strategi Sektor Transportasi

Berdasarkan konsep keseluruhan RPJM 2010-2014, kebijakan dan strategi pembangunan sektor transportasi ditetapkan dengan cara berikut:

### Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi

- i) Peningkatan standar fasilitas dan infrastruktur untuk memenuhi standar layanan minimum
- ii) Mendukung peningkatan daya saing sektor riil
- iii) Peningkatan kerjasama pemerintah dan swasta

Berdasarkan pada ketiga kebijakan pembangunan diatas, dapat diringkas bawa kebijakan sektor transportasi pada RPJM yang akan datang difokuskan pada jaringan langsung dengan pembangunan sektor riil dan promosi skema PPP.

### Strategi Pembangunan Sektor Transportasi

- i) Peningkatan standar sarana dan prasarana untuk memenuhi standar layanan minimum,
  - a) Mengurangi pemeliharaan yang tertunda pada infrastruktur dan fasilitas transportasi,
  - b) Peningkatan kondisi layanan prasarana jalan sesuai dengan standar layanan minimum,
  - c) Peningkatan keselamatan dan kualitas layanan transportasi,
  - d) Peningkatan profesionalisme sumberdaya manusia bidang transportasi,
  - e) Mendukung pembangunan transportasi berkesinambungan dalam konteks mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim
  - f) Peningkatan pengelolaan transportasi umum perkotaan
  - g) Peningkatan kapasitas dan kecepatan tindakan dini pada pencarian dan penyelamatan korban kecelakaan dan bencana
- ii) Mendukung peningkatan daya saing sektor riil
  - h) Peningkatan kualitas dan kapasitas layanan transport untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa dan mendukung pembangunan kawasan wisata dan pusat produksi pertanian dan industri
  - i) Memacu transportasi barang dan penumpang yang efisien
  - j) Memperbaiki strategi layanan transport agar lebih kompetitif di dalam moda dan antar moda
  - k) Meningkatkan kualitas kelancaran, kapasitas dan layanan dipersimpangan dan koridor yang dipadati oleh transportasi darat di pulau-pulau (sungai dan danau) dan antar pulau dalam layanan poin ke poin.
  - l) Pembangunan transporasi masal dan transportasi umum berbasis kereta api di daerah metropolitan yang terjangkau dan efisien
  - m) Pembangunan teknologi untuk memenuhi standar internasional

- iii) Peningkatan kerjasama antara pemerintah dan swasta
  - n) Memacu peranan sektor swasta dalam sektor transportasi melalui reformasi kelembagaan dan legislasi yang memungkinkan pengadaan infrastruktur
  - o) Mengadakan kerjasama dan peningkatan kapasitas pemerintah pusat dan daerah dalam perencanaan, penyiapan, dan pelaksanaan proyek KPS transportasi
  - p) Menyatukan dan menguraikan proyek-proyek transportasi KPS dan menyiapkan dukungan sarana bagi kelayakan fasilitas bagi proyek yang lebih menarik untuk sektor swasta.

### 3) Alokasi Anggaran Infrastruktur untuk Sektor Transportasi

Pada akhir bulan Oktober 2009, Tim Studi JICA menerima draft alokasi anggaran untuk infrastruktur yang masih berbasis kebutuhan, disiapkan oleh Bappenas yang merefleksikan target pembangunan 5 tahun kedepan.

Dasar persyaratan draft alokasi anggaran adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.1.2 Draft Alokasi Anggaran tahun 2010-2014 untuk Investasi Infrastruktur**

No.	Sektor	Anggaran (Dasar Permintaan 2010-2014)			Bagian		
		Pemerintah (Milyar Rp.)	Swasta (Milyar Rp.)	Jumlah (Milyar Rp.)	Pemerintah	Swasta	Jumlah
1	Pengairan dan Irigasi	114,649	0	114,649	11.6%	0.0%	8.0%
2	Transportasi	470,954	299,802	770,756	47.7%	67.9%	53.9%
	(1) Jalan	226,873	182,260	409,133	23.0%	41.3%	28.6%
	(2) Transportasi Darat (Sungai/Ferry)	23,445	258	23,703	2.4%	0.1%	1.7%
	(3) Jalan Kereta Api	96,726	100,491	197,217	9.8%	22.8%	13.8%
	(4) Transporasi Laut (Pelabuhan)	90,640	6,425	97,065	9.2%	1.5%	6.8%
	(5) Transportasi Udara (Bandara)	33,270	10,368	43,638	3.4%	2.3%	3.1%
3	Pengadaan Air, Saluran Limbah dan Perumahan	100,590	7,735	108,325	10.2%	1.8%	7.6%
4	Energi, Telekomunikasi dan Informasi	301,875	134,093	435,968	30.6%	30.4%	30.5%
	(1) Energi dan Listrik	272,834	134,093	406,927	27.6%	30.4%	28.5%
	(2) Komunikasi dan Informasi	29,041	0	29,041	2.9%	0.0%	2.0%
5	TOTAL	988,068	441,630	1,429,698	100.0%	100.0%	100.0%

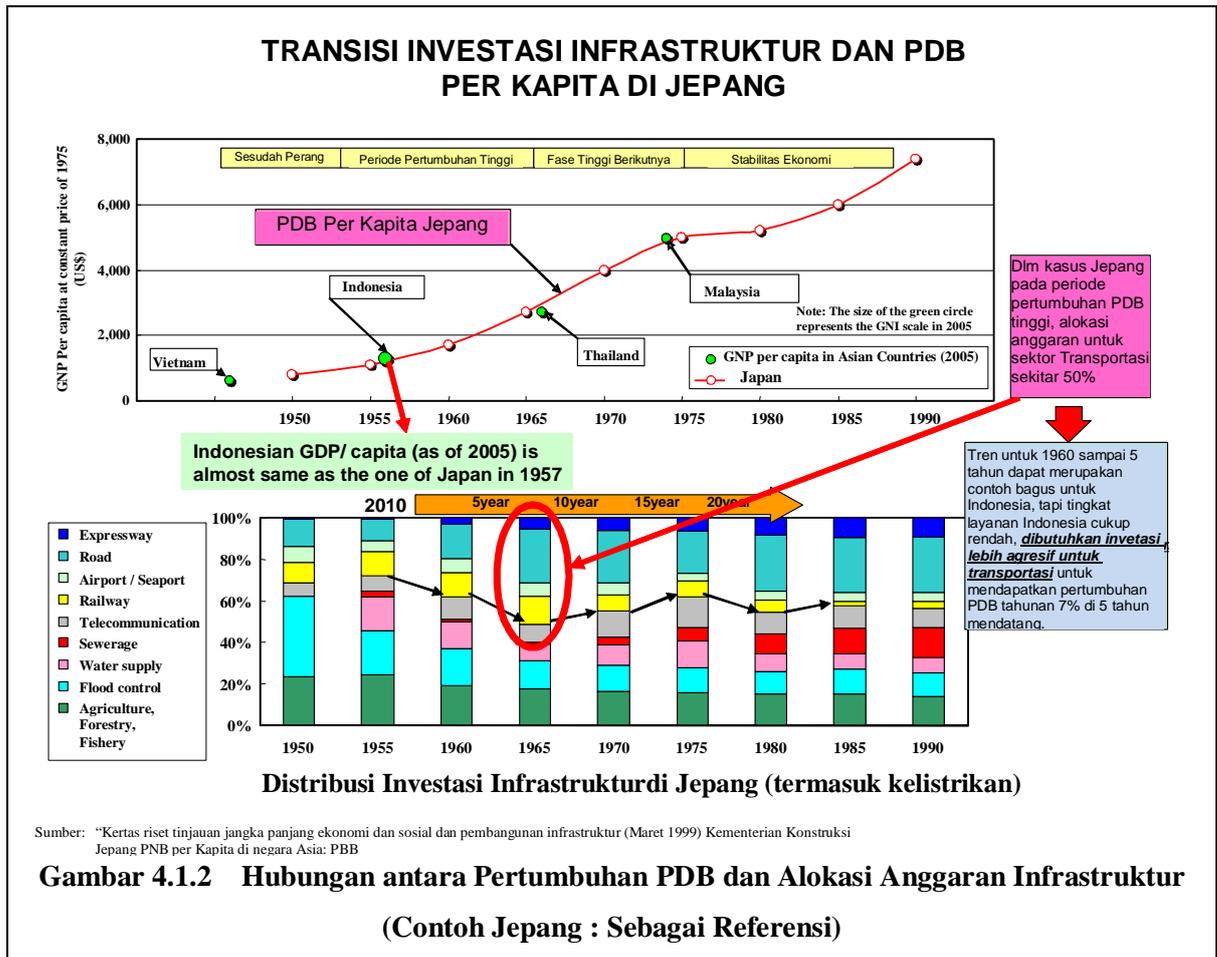
Sumber: Daftar Kegiatan Proyek PHNL, Oktober 2009, BAPPENAS

Sektor transportasi dianggap sebagai sektor paling penting di mana dialokasikan lebih kurang 50% dari seluruh anggaran infrastruktur termasuk investasi swasta. Alokasi 30% untuk kelistrikan juga merefleksikan krisis yang dialami yakni kurangnya pasokan listrik yang harus segera diselesaikan untuk mendukung kegiatan ekonomi dan investasi swasta.

Dalam mempertimbangkan target baru pertumbuhan PDB 7% per tahun pada 5 tahun kedepan sesuai dengan RPJM 2010-2014, prioritas transportasi dan energi pada alokasi anggaran cukup sesuai. Terutama, tingkatan layanan yang ada, kuantitas dan kualitas infrastruktur transportasi jauh dibawah standar dari negara-negara dalam mempertahankan pertumbuhan PDB yang tinggi untuk periode selanjutnya.

Pengalaman Jepang pada investasi infrastruktur sebelumnya dan pertumbuhan PDB dapat digunakan sebagai referensi untuk mengkaji alokasi anggaran Indonesia di 5 tahun mendatang.

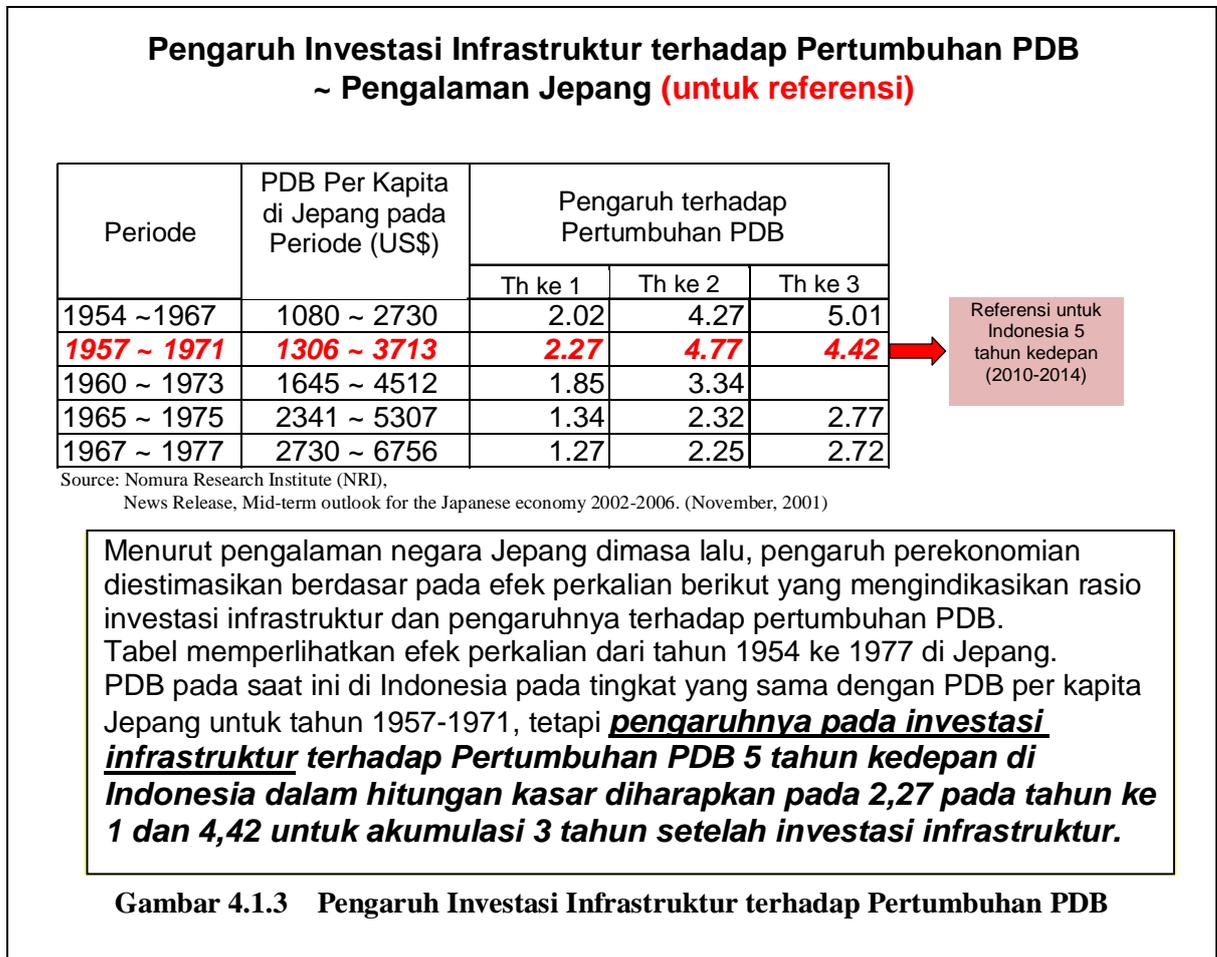
Berikut adalah tren pertumbuhan PDB dan alokasi anggaran investasi infrastruktur di Jepang (diluar sektor energi)



Status perekonomian Indonesia (tahun 2005) tingkatnya hampir sama dengan Jepang di tahun 1957, dimana PDB per kapitanya sekitar US\$1.500. Pada saat itu, perekonomian nasional tumbuh dengan cepat dengan angka pertumbuhan tinggi dari PDB yaitu sekitar 10% per tahun. Pada awal periode pertumbuhan tinggi, investasi yang intensif untuk prasarana transportasi dilaksanakan. Sebagai hasilnya, sekitar 50% dari seluruh anggaran infrastruktur dialokasikan untuk sektor transportasi, terutama jalan. Dapat dilihat bahwa investasi untuk sektor jalan KA di Jepang telah dilakukan jauh sebelum periode pertumbuhan tinggi, akan tetapi dilaksanakan sebagai formulasi kerangka negara pada awal abad ke 20. Oleh karena itu, investasi untuk KA pada periode pertumbuhan tinggi, kecil.

Berdasarkan pengalaman Jepang, alokasi anggaran sebesar 50% tidak termasuk sektor listrik kelihatannya cukup sesuai untuk target pertumbuhan PDB 7% per tahun di 5 tahun mendatang. Tapi karena kondisi buruk pada tingkatan layanan, kuantitas dan kualitas infrastruktur yang ada, dibutuhkan investasi yang lebih intensif untuk infrastruktur transportasi 5 tahun kedepan demi kelancaran pembangunan perekonomian.

Pengalaman Jepang lainnya akan diperlihatkan untuk pengkajian investasi infrastruktur 5 tahun kedepan. Pengaruh pertumbuhan PDB dengan investasi infrastruktur pada periode pertumbuhan tinggi dianalisa oleh Pemerintah Jepang. Hasilnya sebagai berikut:



Seperti diterangkan diatas, pengembalian investasi infrastruktur yang tinggi telah dialami Jepang pada periode pertumbuhan tinggi kurang lebih 15 tahun. Dapat juga dikatakan bahwa investasi infrastruktur yang intensif bisa mengarah ke pertumbuhan PDB yang tinggi dan pertumbuhan perekonomian berkesinambungan sesudah periode pertumbuhan tinggi. Dalam hal Jepang, sekitar 4,4 kali investasi infrastruktur terealisasi dengan pertumbuhan PDB pada 3 tahun berikutnya pada awal periode pertumbuhan tinggi. Karena pertumbuhan perekonomian Indonesia pada saat ini memiliki tahap yang hampir sama, diharapkan pengaruh yang tinggi pada investasi infrastruktur apabila anggaran yang sesuai diberikan pada saat ini.

### 4.1.2 Kinerja Sektor Transportasi Saat Ini

#### (1) Transportasi Transportasi Barang

##### 1) Perbandingan Internasional untuk Transportasi Transportasi Barang di Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau dengan luas daratan 1.919.440 km<sup>2</sup>. Dengan perkiraan jumlah penduduk 240 juta, Indonesia menduduki peringkat keempat untuk negara berpenduduk terpadat.

Sub-sektor Transportasi laut memainkan peranan penting untuk pengTransportasi barang antar pulau karena banyak kepulauan tersebar secara luas di wilayah Indonesia. Namun, volume transportasinya kecil dari segi basis per kapita seperti terlihat dalam Tabel 4.1.4 dan Gambar 4.1.4 yang lebih kecil dibandingkan dengan Malaysia, Thailand, Cina, Filipina dan Vietnam.

**Tabel 4.1.3 Data Dasar Volume Transportasi Barang Tiap Sub-Sektor**

Negara	Penduduk (orang)	Luas Areal (km <sup>2</sup> )	Transportasi barang dalam juta ton-km (ton-km)			Peti Kemas (x 1,000 TEU)	Tahun Statistik
			Jalan	Rel KA	Udara	Laut	
Indonesia	240,271,522	1,919,440	2,514	4,430	3,290	5,783	2005/6
Kamboja	14,494,293	181,040	3	92	2	NA	2005/6
Malaysia	25,715,819	329,750	NA	1,178	6,608	13,419	2005/6
Filipina	97,976,603	300,000	NA	1	286	3,596	2005/6
Thailand	65,905,410	514,000	NA	4,037	7,258	5,574	2005/6
Vietnam	86,967,524	329,560	NA	2,928	269	3,000	2005/6
China	1,338,612,968	9,596,960	709,950	2,170,700	28,848	108,225	2005/6
India	1,166,079,217	3,287,590	NA	407,398	6,306	6,190	2005/6
Jepang	127,078,679	377,835	327,632	22,632	21,706	18,274	2005/6

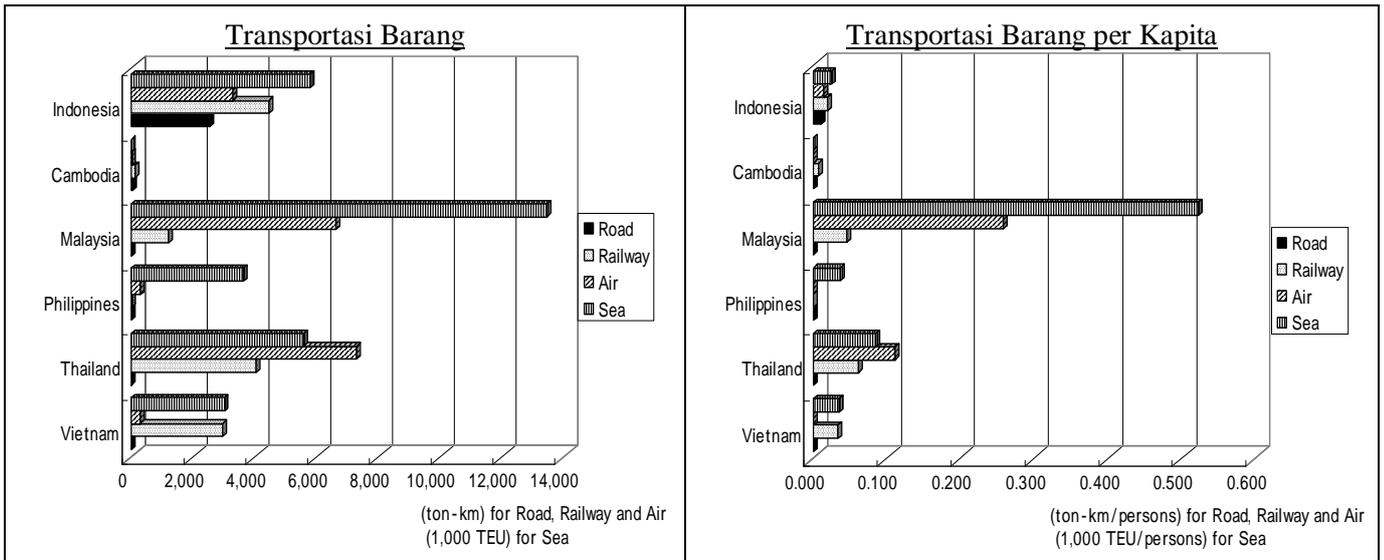
Sumber : <http://www.exxun.com/> dan Indikator Pembangunan Dunia 2008 dan Statistik Jalan Dunia 2005

**Tabel 4.1.4 Volume Transportasi Barang per Kapita Tiap Sub Sektor**

Negara	Penduduk (persons)	Land Area (km <sup>2</sup> )	Transportasi barang dalam juta ton-km per kapita (ton-km/1,000 orang)			Peti kemas per kapita (x 1,000 TEU)	Tahun Statistik
			Jalan	Rel KA	Udara	Laut	
Indonesia	240,271,522	1,919,440	0.010	0.018	0.014	0.024	2006
Kamboja	14,494,293	181,040	NA	0.006	NA	NA	2006
Malaysia	25,715,819	329,750	NA	0.046	0.257	0.522	2006
Filipina	97,976,603	300,000	NA	0.000	NA	0.037	2006
Thailand	65,905,410	514,000	NA	0.061	0.110	0.085	2006
Vietnam	86,967,524	329,560	NA	0.034	NA	0.034	2006
China	1,338,612,968	9,596,960	0.530	1.622	0.022	0.081	2005
India	1,166,079,217	3,287,590	NA	0.349	0.005	0.005	2006
Jepang	127,078,679	377,835	2.578	0.178	0.171	0.144	2006

Sumber : <http://www.exxun.com/> dan Indikator Pembangunan Dunia 2008 dan Statistik Jalan Dunia 2005

Perbandingan grafik kolom pada semua indikator dalam Tabel diatas diperlihatkan pada gambar berikut:.



Sumber: <http://www.exxun.com/> and 2008 World Development Indicators and World Road Statistics 2005

**Gambar 4.1.4 Volume Transportasi Barang**

Jumlah volume transportasi jalan raya untuk Transportasi barang di Indonesia tidak terlalu kecil, tapi volume per kapita untuk seluruh sub-sektor sangat kecil dibandingkan dengan negara lain, yang mana transportasi barang melalui laut memiliki karakteristik yang sama. Layanan transportasi yang buruk merupakan salah satu faktor utama pada stagnasi kinerja seperti yang diperlihatkan pada Tabel 4.1.1 sebelumnya.

2) Porsi moda transportasi Transportasi di Indonesia

Porsi moda transportasi dalam ukuran ton di Indonesia adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.1.5 Porsi Moda Transportasi Transportasi Barang di Indonesia (dalam ton)**

No.	Moda	Volume (ton)	Porsi (%)
1	Jalan	2,514,150	91.2%
2	Kereta Api	17,250	0.6%
3	Ferry Antar Pulau	27,400	1.0%
4	Laut	194,810	7.1%
5	Udata	1,370	0.0%
6	Darat	280	0.0%
	Jumlah	2,755,260	100.0%

Sumber: Workshop Kerjasama Jerman-Indonesia 2006 (Ditjen Perkeretaapian)

Catatan: Ferry antar pulau: Transportasi barang sesuai jalur Ferry

Laut: Transportasi barang dengan petikemas atau peti kapal

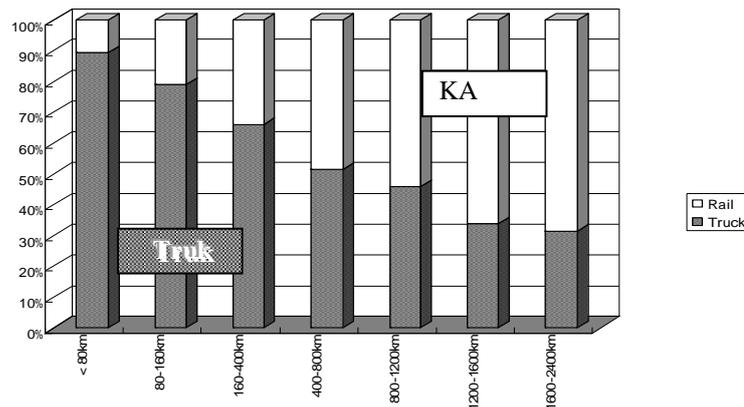
Darat: Transportasi barang seperti batubara/kayu/dll melalui sungai.

Tabel 4.1.5 mengindikasikan transportasi barang sangat tergantung pada Transportasi jalan dimana penggunaannya lebih dari 90%. Dilain pihak, Transportasi barang menggunakan kereta api hanya 0,6%. Oleh karena itu, transportasi Transportasi darat sangat tergantung pada jalan.

Untuk Transportasi jarak jauh dengan jumlah besar menggunakan jalan dan kereta api yang ada, sistim transportasi dipilih oleh pengguna berdasarkan berbagai faktor misalnya tarif, waktu, layanan, keamanan, ketepatan waktu dan lain-lain. Sebagai referensi, hasil pada catatan

sebelumnya di Amerika (USA) diperlihatkan dalam Gambar 4.1.5 berikut. Titik transisi dari Transportasi truk ke keretaapi adalah sekitar 400 km dan 800 km dalam negara kontinen.

Untuk Transportasi barang antara pelabuhan dan tujuannya didaerah kepulauan yang memanjang dengan lebar kurang dari 400 km, Transportasi truk memiliki kelebihan terhadap keretaapi. Pembangunan jaringan jalan harus merupakan prioritas pertama untuk kepulauan yang membentang dan moda transportasi yang efektif harus dipertimbangkan. Akan tetapi tidak mencakup Transportasi berukuran besar.



Catatan: Gambar ini hanya merupakan referensi, karena rasio berubah secara nasional, waktu, biasa transport dan lainnya di masing-masing negara.

Sumber: Survey Aliran Komoditas 2002, US Census Bureau

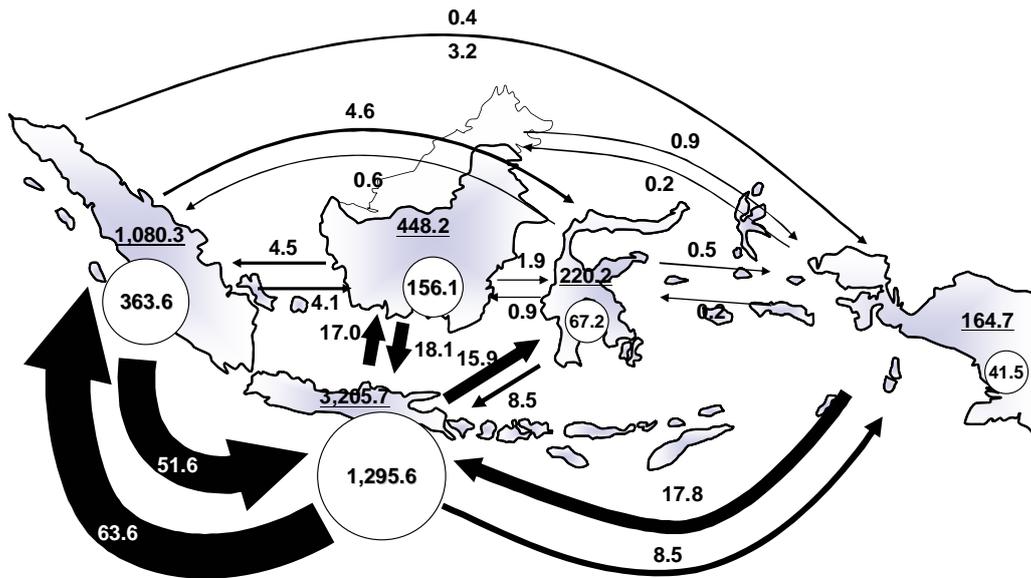
#### Gambar 4.1.5 Grafik Referensi Penggantian Transportasi Transportasi Barang

Hampir semua transportasi barang antar pulau dilakukan melalui transportasi laut dan ferry, akan tetapi porsi masing-masing untuk seluruh transportasi barang di dalam negeri hanya 7,1% dan 1,0 persen dalam ukuran ton. Artinya, Transportasi barang antar pulau sangat kecil bila dibandingkan dengan Transportasi barang didarat. Diasumsikan bahwa jalur ekonomi antar pulau di Indonesia tidak kuat.

Untuk memperkuat jaringan transportasi laut di Indonesia, keterpaduan dengan pembangunan regional seperti misalnya pembangunan perindustrian / sumberdaya alam harus dikenalkan secara bersama-sama dengan pembangunan pelabuhan dan terminal ferry.

### 3) Kondisi Transportasi barang regional

Produksi wilayah dan transfer antar wilayah berdasarkan Tabel Input Output Antar Propinsi tahun 2005 diperlihatkan pada Gambar berikut. Jawa dan Sumatera memiliki hubungan terbesar satu sama lain, sehingga membentuk suatu blok ekonomi. Sebaliknya, jumlah Transportasi antar pulau kecuali pulau Jawa sangat kecil.



Sumber :Studi sosion-ekonomi Strategy Bantuan Wilayah JICA yang Baru untuk Indonesia  
**Gambar 4.1.6 Hasil dan Perpindahan pada Masing-masing Wilayah, 2005 (Satuan: triliun Rp.)**

**Tabel 4.1.6 Porsi Produksi dan Perpindahan pada Masing-masing Wilayah**

Dari/ke	Jawa	Sumatera	Kalimantan	Sulawesi	Indon. Timur
Jawa	60.6%	3.0%	0.8%	0.7%	0.4%
Sumatera	2.4%	17.0%	0.2%	0.2%	0.0%
Kalimantan	0.8%	0.2%	7.3%	0.1%	0.0%
Sulawesi	0.4%	0.0%	0.0%	3.1%	0.0%
Indon. Timur	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	1.9%

Sumber: Studi Sosio-ekonomi untuk Assisting Formulation of New JICA’s Country Assistance Strategy for Indonesia

Tabel 4.1.6 memberikan indikasi karakteristik Transportasi barang di Indonesia sebagai berikut:

- a) Transportasi barang terutama berada di dalam pulau. Misalnya, nilai barang yang diangkut adalah Rp.201 triliun diangkut dari/ke luar Jawa, tapi didalam pulau Jawa nilai barang tersebut menjadi Rp.1,295.6 triliun yang berarti sekitar 6,4 kali lebih besar dengan nilai barang yang diangkut dari/keluar Jawa.
- b) Karakteristik yang mirip pada Transportasi barang dan pada ukuran nilai juga ditemukan di Sumatera dan Kalimantan. Transportasi darat dalam nilainya jauh lebih tinggi dari pada nilai barang yang diangkut antar-pualu.
- c) Transportasi barang antar-pulau dilakukan terutama antar pulau Jawa dan pulau lainnya, mengingat bahwa fungsi pulau Jawa adalah sebagai pusat produksi dan konsumsi di Indonesia, dengan jumlah penduduk 129 juta.

4) Daya saing Indonesia dalam kinerja logistik

Kondisi sistim logistik adalah salah satu faktor yang paling penting bagi investor ketika memilih negara mana untuk melakukan investasi, karena kondisi tersebut akan secara signifikan mempengaruhi operasi dan keuntungan investor. Terdapat index kinerja logistik (logistics performance index – LPI) berdasarkan survei yang dilakukan terhadap 800 perusahaan di 150

negara setiap tahun yang dievaluasi oleh World Bank (WB). Peringkat dan nilai Indonesia menurut LPI internasional dapat dilihat pada Tabel berikut bersama-sama dengan negara tetangga ASEAN, Cina, India dan Jepang.

Indonesia pada urutan ke 43 dari 150 negara dalam peringkat LPI internasional, yang mana lebih rendah daripada Thailand dan Malaysia. Nilai infrastruktur Indonesia hanya 2,83 merupakan peringkat ke 45. Indonesia yang terendah diantara dua kompetitor utama di wilayahnya, yakni Thailand dan Malaysia di seluruh indikator sebagaimana diperlihatkan dalam Tabel berikut.

**Tabel 4.1.7 Peringkat Index Kinerja Logistik Internasional (LPI)**

Per. LPI Int.	Negara	LPI	Pabean	Infra- struktur e	Transportasi Internasionl	Kompeten- si Logistik	Trek & telurus	Biaya logistik domestik	Waktu
1	Singapore	4.19	3.90	4.27	4.04	4.21	4.25	2.70	4.53
6	Jepang	4.02	3.79	4.11	3.77	4.12	4.08	2.02	4.34
<b>27</b>	<b>Malaysia</b>	<b>3.48</b>	<b>3.36</b>	<b>3.33</b>	<b>3.36</b>	<b>3.40</b>	<b>3.51</b>	<b>3.13</b>	<b>3.95</b>
30	China	3.32	2.99	3.20	3.31	3.40	3.37	2.97	3.68
<b>31</b>	<b>Thailand</b>	<b>3.31</b>	<b>3.03</b>	<b>3.16</b>	<b>3.24</b>	<b>3.31</b>	<b>3.25</b>	<b>3.21</b>	<b>3.91</b>
39	India	3.07	2.69	2.90	3.08	3.27	3.03	3.08	3.47
<b>43</b>	<b>Indonesia</b>	<b>3.01</b>	<b>2.73</b>	<b>2.83</b>	<b>3.05</b>	<b>2.90</b>	<b>3.30</b>	<b>2.84</b>	<b>3.28</b>
53	Vietnam	2.89	2.89	2.50	3.00	2.80	2.90	3.30	3.22
65	Philippines	2.69	2.64	2.26	2.77	2.65	2.65	3.27	3.14
81	Kamboja	2.50	2.19	2.30	2.47	2.47	2.53	3.21	3.05
Peringkat Masing-Masing			44	45	44	50	33	92	58

Indeks Kinerja Logistik (LPI) adalah perhitungan sederhana rata-rata nilai negara pada tujuh dimensi kungsi. Efisiensi dan efektifitas pada proses pembebasan oleh Pabean dan petugas pengawasan perbatasan;;

- Pabean : Efisiensi dan efektifitas proses pembebasarn oleh Pabean dan petugas pengawasan perbatasan lainnya.
- Infrastrukture : Kualitas Transportasi dan infrastruktur untuk Logistik
- Transportasi internasional : Kemudahan dan keterjangkauan alat pengTransportasi
- Kompetensi logistik : Kompetensi industry logistik lokal (mis., operator transportasi, pabean, pialang) Kemampuan menelusuri Transportasi
- Penelusuran : Biaya logistik domestik (mis., Transportasi lokal, terminal, pergudangan)
- Bea logistik dalam negeri : Pengaturan waktu Transportasi tiba di tujuan
- Pengaturan waktu

Sumber: World Bank LPI 2007

Tabel 4.1.7 memperlihatkan biaya logistik dalam negeri di Indonesia jauh lebih mahal dari pada negara tetangga, misalnya Malaysia, Cina, Thailand, India, Vietnam dan Filipina. Peringkat untuk kategori ini adalah ke 92 dimana jauh dibawah keseluruhan peringkat kinerja logistik di Indonesia yang ke 43. Biaya logistik dalam negeri menyertakan biaya transporasi lokal, biaya pengurusan terminal, dan biaya gudang. Peningkatan sistim logistik untuk menurunkan biaya logistik dalam negeri dapat dilakukan dengan meningkatkan kegiatan transportasi barang.

## (2) Transportasi Penumpang

### 1) Transportasi penumpang di Indonesia dalam perbandingan internasional

Di Indonesia, lebih dari 60 persen penduduk tinggal di pulau Jawa. Luas wilayahnya padahal kurang dari 7 persen dari seluruh daratan. Distribusi penduduk yang tidak merata tersebut merupakan salah satu masalah di Indonesia. Dilain pihak, Indonesia memiliki daerah luas yang belum terbangun, terutama di Sumatera dan Kalimantan. Dalam hal ini, peran sektor

transportasi akan lebih penting untuk mendukung rencana pembangunan. Sub-sektor transportasi udara telah memainkan peran penting yang berarti dalam menghubungkan pulau-pulau. Namun, Indonesia membutuhkan penuntasan beberapa masalah yang belum terselesaikan berkaitan dengan pembangunan prasarana transportasi penumpang yang kompetitif terhadap negara-negara ASEAN, Cina, India dan Jepang sebagai berikut:

**Tabel 4.1.8 Data Dasar Volume Transportasi Penumpang pada Tiap Sub-Sektor**

Negara	Penduduk (orang)	Luas Lahan (km <sup>2</sup> )	Transportasi penumpang juta penumpang km (km)			Penumpang (1,000 orang)	Tahun Statistik
			Jalan	KA	Udara		
Indonesia	240,271,522	1,919,440	2,514	14,345	32,055	16,215	2005/6
Kamboja	14,494,293	181,040	201	45	NA	NA	2005/6
Malaysia	25,715,819	329,750	NA	1,181	43,817	NA	2005/6
Filipina	97,976,603	300,000	NA	144	NA	42,556	2005/6
Thailand	65,905,410	514,000	NA	9,195	56,378	NA	2005/6
Vietnam	86,967,524	329,560	48,797	4,558	NA	971	2005/6
China	1,338,612,968	9,596,960	769,560	666,200	234,505	NA	2005/6
India	1,166,079,217	3,287,590	NA	575,702	60,815	NA	2005/6
Jepang	127,078,679	377,835	955,412	245,957	151,394	11,802	2005/6

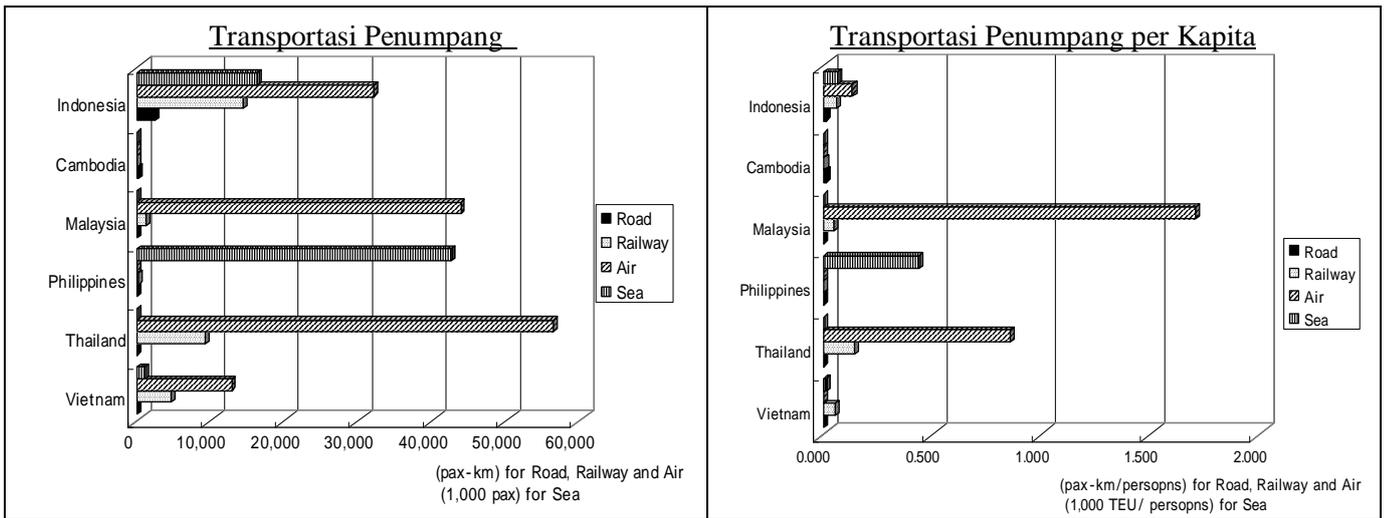
Sumber : <http://www.exxun.com/> dan Indikator Pembangunan Dunia 2008 dan Statistik Jalan Dunia tahun 2005

**Tabel 4.1.9 Volume Transportasi Penumpang per Kapita Tiap Sub-Sektor**

Negara	Penduduk (orang)	Luas Lahan (km <sup>2</sup> )	Transportasi penumpang juta penumpang-km per kapita (1,000 km/orang)			Penumpang per kapita (x 1,000 orang)	Tahun Statistik
			Road	Railway	Air		
Indonesia	240,271,522	1,919,440	0.010	0.060	0.133	0.067	2005/6
Cambodia	14,494,293	181,040	NA	0.003	NA	NA	2005/6
Malaysia	25,715,819	329,750	NA	0.046	1.704	NA	2005/6
Philippines	97,976,603	300,000	NA	0.001	NA	0.434	2005/6
Thailand	65,905,410	514,000	NA	0.140	0.855	NA	2005/6
Vietnam	86,967,524	329,560	971	0.052	NA	0.011	2005/6
China	1,338,612,968	9,596,960	0.575	0.498	0.175	NA	2005/6
India	1,166,079,217	3,287,590	NA	0.494	0.052	NA	2005/6
Japan	127,078,679	377,835	7.456	1.935	1.191	0.093	2005/6

Sumber : <http://www.exxun.com/> dan indikator Pembangunan Dunia 2008, Statistik Jalan Dunia 2004, ICAO Laporan Tahunan Dewan dan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan, Ditjen Transportasi Laut, Kementerian Transportasi

Perbandingan grafik kolom semua indikator pada Tabel diatas diperlihatkan pada Gambar 4.1.7 berikut:



Source: <http://www.exxun.com/> and 2008 World Development Indicators and World Road Statistics 2005

**Gambar 4.1.7 Volume Transportasi Barang dan Penumpang**

Volume transportasi penumpang di Indonesia secara komparatif cukup besar, akan tetapi volume per kapita untuk seluruh sub-sektor sangat kecil dibandingkan dengan negara-negara lainnya. Layanan transportasi yang buruk, terutama aspek keselamatan dan biaya yang tidak kompetitif merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kinerja sektor yang rendah.

2) Porsi moda transportasi penumpang di Indonesia

Tabel 4.1.10 membandingkan modal transportasi penumpang di Indonesia. Transportasi darat merupakan pilihan utama di Indonesia yang menempati 84,1% dan keseluruhan penumpang. Transportasi KA banyak digunakan di JABODETABEK dan Jawa, akan tetapi porsinya masih kecil, yakni 7,3%, jadi lebih kecil 10% dari transportasi penumpang perjalanan darat.

**Tabel 4.1.10 Porsi Moda Transportasi Penumpang di Indonesian**

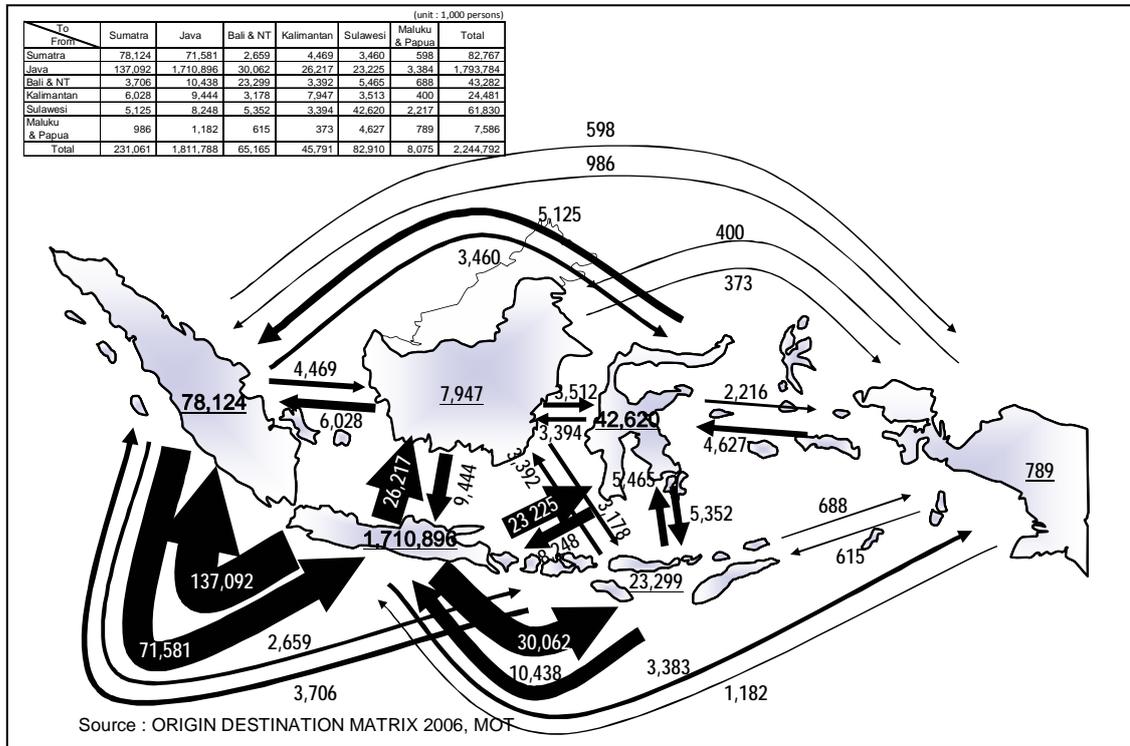
No.	Moda	Penumpang (1000 orang)	Porsi (%)
1	Jalan	2,021,075	84.1%
2	Kereta Api	175,896	7.3%
3	Ferry antar Pulau	116,033	4.8%
4	Laut	42,340	1.8%
5	Udara	36,542	1.5%
6	Transportasi Darat	10,311	0.4%
	Total	2,402,197	100.0%

Sumber: Workshop Kerjasama Jerman-Indonesia 2006  
( Ditjen Perkeretaapian )

Porsi transportasi darat berbasis penumpang adalah 84,1%, berarti sekitar 12 kali dari transportasi kereta api, dan 55 kali transportasi udara seperti terlihat dalam Tabel 4.1.10. Dilain pihak, sesuai dengan Tabel 4.1.8, berbasis orang-km terhadap penumpang transportasi jalan jumlahnya sangat kecil, yaitu hanya 17,5% untuk kereta api dan 7,8% untuk udara, sesuai dengan Gambar 4.1.8. Dengan membandingkan Tabel 4.1.10 dan Gambar 4.1.7 di atas, ditemukan bahwa penumpang transportasi jalan hanya untuk jarak pendek.

3) Karakteristik transportasi penumpang regional

Gambar 4.1.8 mengilustrasikan volume transportasi penumpang di Indonesia berdasarkan arah asal-tujuan. Volume tahunan transportasi penumpang yang dihitung adalah 2,24 milyar/tahun secara keseluruhan.



Gambar 4.1.8 Transportasi Penumpang menurut Asal-Tujuan di Indonesia (2006)

Tabel 4.1.11 Pangsa Pasar Transportasi Penumpang di Indonesia

From / To	Sumatra	Java	Bali & NT	Kalimantan	Sulawesi	Maluku&Papua
Sumatra		3.5%		0.1%	0.2%	0.2%
Java	6.1%	76.2%	1.3%	1.2%	1.0%	0.2%
Bali & NT	0.2%	0.5%	1.0%	0.2%	0.2%	0.0%
Kalimantan	0.3%	0.4%	0.1%	0.4%	0.2%	0.0%
Sulawesi	0.2%	0.4%	0.2%	0.2%	1.9%	0.1%
Maluku&Papua	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%

Sumber: Matriks Asal-Tujuan 2006, Kementerian Transportasi

Disini dapat diketahui bahwa 76% transportasi penumpang tahunan yang dicatat untuk Jawa adalah 1,71 milyar/tahun. Sebagian besar adalah transportasi jalan yang menempati porsi sebesar 84% di Jawa.

Transportasi penumpang antara Jawa dan Sumatera juga merupakan jalur vital dengan jumlah 208 ribu/tahun yang menempati porsi sekitar 9% dari seluruh volume transportasi penumpang, dan sekitar 2,6% lebih besar dari yang didalam Pulau Sumatera.

Pulau Sulawesi, transportasi penumpang jalan darat relatif tinggi yakni 42 juta/tahun, dengan porsi sekitar 2%, dan untuk transportasi antar-pulau dari/ke Sulawesi 57,4 juta/tahun yaitu 1,4 kali lebih tinggi dari transportasi penumpang jalan darat.

Di Pulau Kalimantan, transportasi penumpang jalan darat sangat sedikit dibandingkan dengan transportasi antar-pulau yang berjumlah 59,2 juta/tahun, dan merupakan 7,5 kali lebih besar dari pada transportasi penumpang darat yang 7,9 juta/tahun.

## (3) Transportasi Perkotaan

## 1) DKI Jakarta

Jakarta merupakan pusat politik dan perekonomian Indonesia, dan telah memacu pertumbuhan perekonomian bagi Indonesia. Penduduk Jakarta sekitar 9 juta, sekitar 3,8% penduduk dari seluruh Indonesia dan hanya menempati lahan sekitar 664 km<sup>2</sup>. Selain itu, kota ini memiliki permasalahan di sektor transportasi berkaitan dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi dan sistem transportasi logistik yang tidak efektif, terutama ditengah-tengah areal bisnisnya. Untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, beberapa jalan utama diterapkan aturan three-in-one pada jam padat mulai tahun 1992, layanan Busway Trans Jakarta beroperasi di tujuh koridor dari tahun 2004. Disamping itu, tahap disain sistem Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta baru dimulai bulan Nopember 2009. Walau dengan segala usaha, kepadatan lalu lintas, terutama di pusat bisnis belum dapat teratasi.

Dapat dilihat bahwa masalah kepadatan lalu lintas yang tinggi diperparah oleh terjadinya banjir. Waktu perjalanan di jalan-jalan Jakarta lebih lama pada saat hujan karena beberapa bagian jaringan jalan tergenang dan lalu lintas terpusat pada jalanan yang ada penanggulangan banjir.

Untuk mengkaji keadaan transportasi di Jakarta, dibuat suatu perbandingan awal layanan transportasi dengan kota-kota besar di negara tetangga ASEAN, Cina dan India berdasarkan indikator yang dipilih seperti yang diperlihatkan pada Tabel berikut.

**Tabel 4.2.12 Indikator Layanan Transportasi Kota-Kota Besar dengan Negara Lain**

Kota	Negara	Penduduk (1,000 orang)	Kepadatan Lalu lintas / Jalan Umum (m/ha)	Kepadatan Jalan / Jalur Cepat (m/ha)	Indeks Kepadatan Jalan (m/√(ha) /√(orang)	Rata-Rata Kecepatan Perjalanan (km/h)	Layanan Keretaapi Perkotaan
<b>Jakarta</b>	<b>Indonesia</b>	9,161	<b>115.21</b>	<b>1.29</b>	<b>9.79</b>	<b>18.6</b>	<b>BRT, MRT (rencana)</b>
Bangkok	Thailand	6,685	81.02	1.87	12.44	15.0	MRT, Monorail (rencana)
Kuala Lumpur	Malaysia	3,774	87.83	3.94	24.15	28.1	MRT, LRT, Monorail
Manila	Filipina	9,447	107.26	0.74	8.81	18.0	LRT
Ho Chi Minh	Viet Nam	4,811	94.91	0.00	19.80	25.2	MRT(disain)
Shanghai	China	9,570	61.70	0.62	9.05	20.0	MRT, LRT
Delhi	India	11,300	N.A.	N.A.	N.A.	23.1	MRT, Monorail (rencana)
Tokyo	Jepang	32,343	351.95	0.89	72.05	26.1	MRT, LRT, Monorail

Catatan : Untuk data yang agak lama, ada perbedaan angka dalam Tabel lainnya  
Sumber : International Association of Public Transport (UITP), 2001

Investigasi layanan transportasi pada kota-kota besar diatas memperlihatkan temuan-temuan sebagai berikut:

- i) Jakarta peringkat ke 5 pada indeks kepadatan Kepadatan jalan secara komparatif lebih tinggi dari pada kota lainnya, tapi indeks kepadatan jalan pada peringkat 5. Artinyaat **sistim jaringan jalan di Jakarta tidak dibangun dengan baik.**

- ii) Jakarta pada peringkat 6 dalam rata-rata kecepatan perjalanan:  
**Rata-rata kecepatan perjalanan lebih rendah daripada kota lainnya.** Hal ini disebabkan tidak hanya oleh jaringan jalan yang tidak memadai, tetapi juga hambatan pengadopsian Pembangunan Berorientasi Transportasi (Transportation Oriented Development (TOD)) dan Pengelolaan Kebutuhan Transportasi (Transportation Demand Management (TDM)), kesemrawutan persimpangan jalan dan pembagian arah, jalur cepat yang tidak terhubung di daerah perkotaan termasuk Jalan Lingkar Luar Jakarta (Jakarta Outer Ring Road (JORR)) dan lainnya.
- iii) Layanan Transportasi Umum:  
 DKI Jakarta memberikan prioritas tinggi untuk kebijakan TOD dan memperkenalkan layanan BRT dan peraturan three in one. Tapi sistim monorail telah ditunda untuk waktu yang lama pada tahap awal konstruksi dan proyek MRT yang direncanakan lebih dari lima belas tahun lalu tapi masih pada desain dasar untuk tahap pertama proyek MRT. Sementara itu, kota-kota lainnya secara tetap telah membangun sistim KA perkotaan.

## 2) Kota-Kota Besar Lainnya

Tujuh kota-kota mega dengan penduduk lebih dari satu juta, termasuk areal metropolitan Jabodetabek disajikan dalam daftar Tabel berikut. Empat kota berlokasi di Jawa, dua kota di Sumatera dan satu kota di Sulawesi. Jumlah penduduk dari kota-kota ini sekitar 25 juta, atau 10% dari seluruh penduduk Indonesia dan menempati areal hanya dengan luas 3.000 km<sup>2</sup>, yang merupakan 0,15% dari seluruh areal di Indonesia. Di kota-kota tersebut, masalah kepadatan lalu lintas pada jam sibuk pagi dan sore hari merupakan salah satu masalah sosial. Tabel berikut memperlihatkan data dan informasi umum transportasi di kota-kota tersebut.

**Tabel 4.2.13 Data Umum dan Transportasi di Kota-Kota Besar**

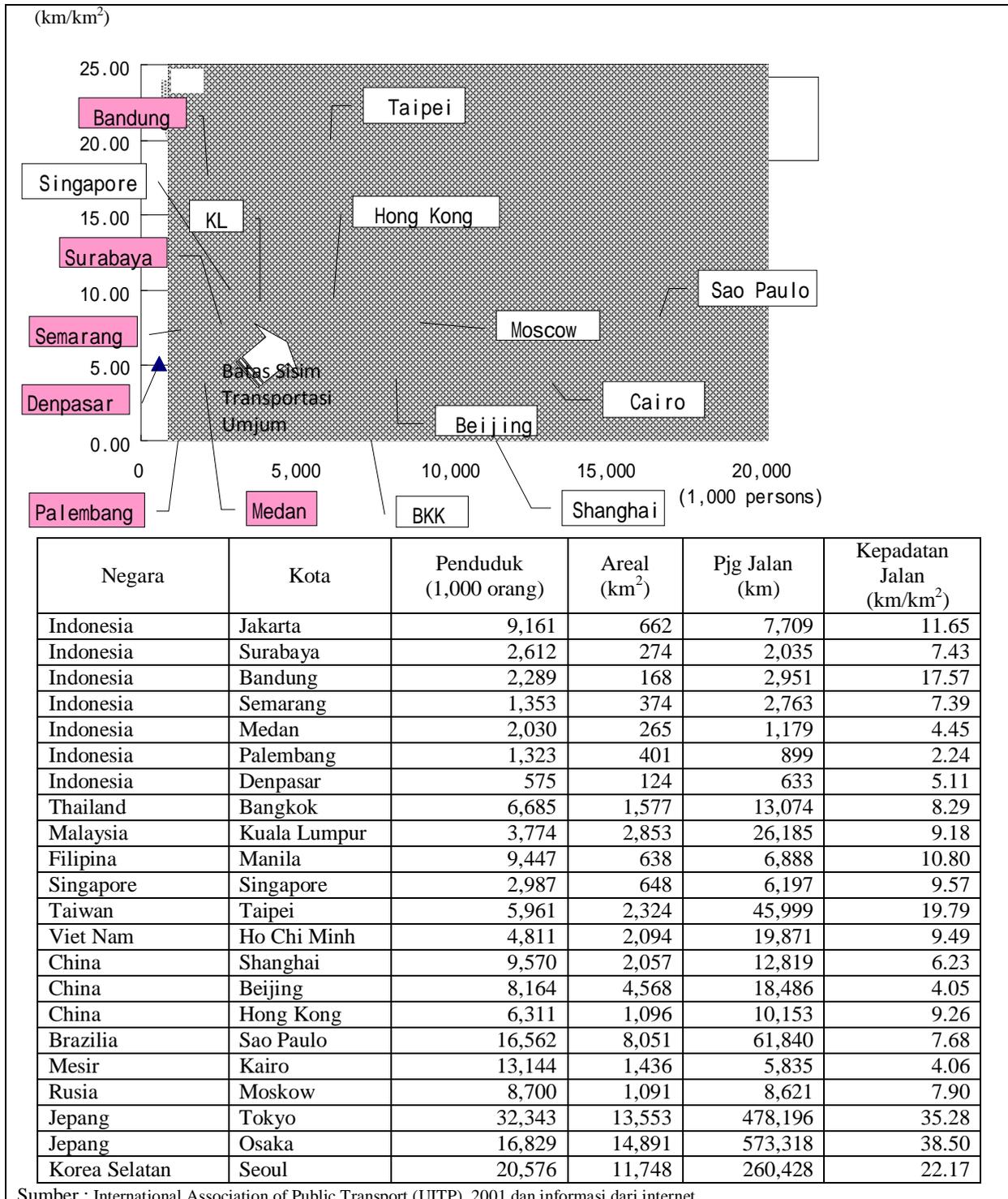
Aspek \ Kota / Pulau	Jabodetabek / Jawa	Surabaya / Jawa	Bandung / Jawa	Semarang / Jawa	Medan / Sumatera	Palembang / Sumatera	Makasaar / Sulawesi	Denpasar / Bali
<b>Penduduk</b>								
Penduduk (orang)	14,401,754	2,611,506	2,288,570	1,352,869	2,029,797	1,323,169	1,168,258	574,610
Kepadatan (org./km <sup>2</sup> )	11,251	9,529	13,649	3,620	7,657	3,304	6,647	4,635
Areal (km <sup>2</sup> )	1,280	274	168	374	265	401	176	124
Jarak dari JKT(km)	---	674	128	423	1,402	408	1,413	
<b>Jalan</b>								
Panjang Jalan (km)	14,136	2,035	2,951	2,763	1,179	899	1,539	633
Indeks Kepadatan Jln	0.104	0.076	0.150	0.123	0.051	0.039	0.107	0.835
<b>Jalan KA</b>								
MRT atau LRT atau lainnya	Tanpa Disain	Tanpa Studi	Tanpa Studi	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
<b>Laut</b>								
Vol. Transportasi barang (million ton)	42	3	0	32	19	11	11	
<b>Udara</b>								
Vol. tran. penumpang (1,000 pax/tahun)	18,951	5,566	253	793	2,705	815	1,983	
Rencana Utama	O	O	O	-	-	-	O	-

Sumber: Badan Pusat Statistik, Republik Indonesia (web) tahun statistik 2005, Wikipedia dan lainnya

Secara umum, proses pembangunan sistim transportasi di kota dimulai dengan peningkatan jaringan jalan, dan sistim transportasi umum menggunakan bis atau taksi akan diperkenalkan oleh pemerintah kota atau sektor swasta sepanjang jaringan jalan. Layanan transportasi umum

akan dibangun sesuai dengan kebutuhan dan skala transit yang meningkat ke kebutuhan BRT, LRT dan MRT kedepan.

Gambar berikut memperlihatkan hubungan antara populasi dan kepadatan jalan per areal di kota-kota utama negara-negara ASEAN.



**Gambar 4.1.9 Hubungan antara Penduduk dan Kepadatan Jalan per Areal**

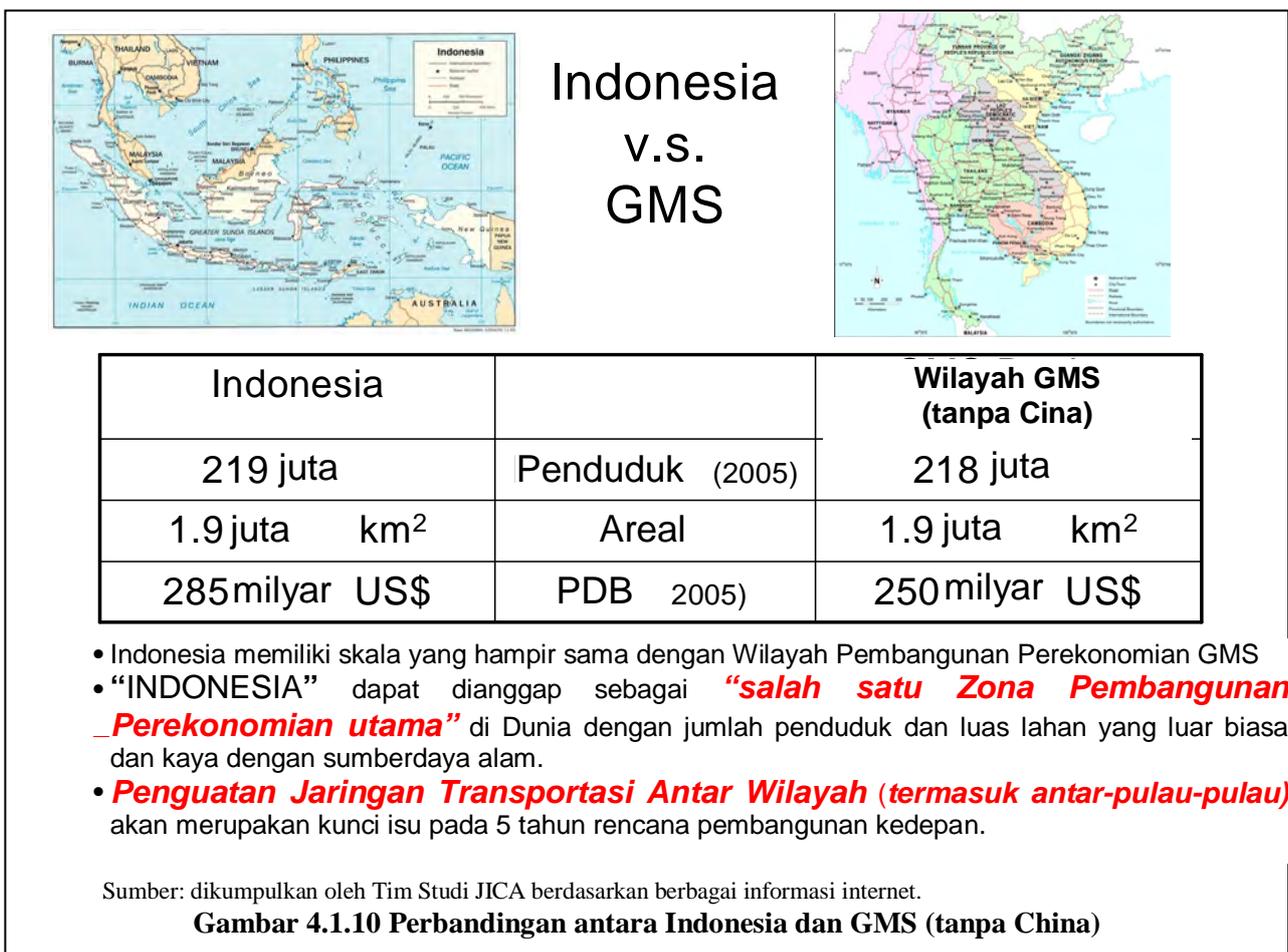
Sebagian besar dari kota-kota dengan penduduk lebih dari tiga juta telah membangun atau merencanakan sistem Mass Rapid Transit dan banyak kota besar dengan penduduk lebih dari dua

juta akan segera memerlukan sistim MRT. Dilain pihak, kota-kota dengan penduduk kurang dari dua juta keadaan jalannya tidak terlalu padat dan pada saat lebih padat akan memerlukan penggunaan sistim Mass Rapid Transit.

**4.1.3 Karakteristik Regional dan Kebijakan Pembangunan Infrastruktur**

(1) Ukuran Pasar Indonesia dari Sudut Pandang Global

Seperti yang terlihat dalam gambar berikut, skala perekonomian Indonesia hampir sama dengan Sub-wilayah Mekong Raya (Greater Mekong Sub-region (GMS)) tanpa China. GMS terdiri dari Thailand, Vietnam, Kamboja, Laos, Myanmar, dan Propinsi Yunan, dan Daerah Otonomi Guangxi Zhuang di China. Jumlah populasi dan areal kecuali Cina hampir sama dengan Indonesia. Kegiatan perekonomian tahunan memiliki skala yang hampir sama, US\$285 milyar di Indonesia dan US\$250 milyar di GMS.



Membicarakan keadaan perekonomian pada saat ini di Indonesia yang bisa didefinisikan sebagai tahap awal periode pertumbuhan tinggi, seperti yang di diskusikan pada Sub-bagian 4.1.1 sebelumnya, direkomendasikan untuk memperkuat jaringan transportasi inter-regional antar-pulau. Karena, ukuran pasar Indonesia cukup besar sebagai salah satu pasar global utama, dan potensi pembangunan sumberdaya dan kapasitas konsumsi di Indonesia akan meningkat,

dengan itu pertumbuhan perekonomian Indonesia yang ditargetkan pada 6-7% per tahun 5 tahun kedepan akan dapat dicapai dengan pembangunan jaringan transportasi yang kuat.

## (2) Transporasi Wilayah pada Tingkat Pulau

Indonesia terdiri dari lima pulau utama, Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua, dan sekitar 17.500 pulau-pulau kecil. Masing-masing pulau memiliki karakteristik tataruang, populasi, Produksi Domestik Regional Bruto (PDRB), sub-sektor industri dan transportasi. Dalam studi ini, enam wilayah diklasifikasi seperti Pulau Jawa, Pulau Sumatera, Pulau Bali & Nusa Tenggara, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi dan Kepulauan Maluku & Papua berdasarkan lokasinya.

Tabel berikut memperlihatkan data umum dan informasi sub-sektor transportasi masing-masing wilayah.

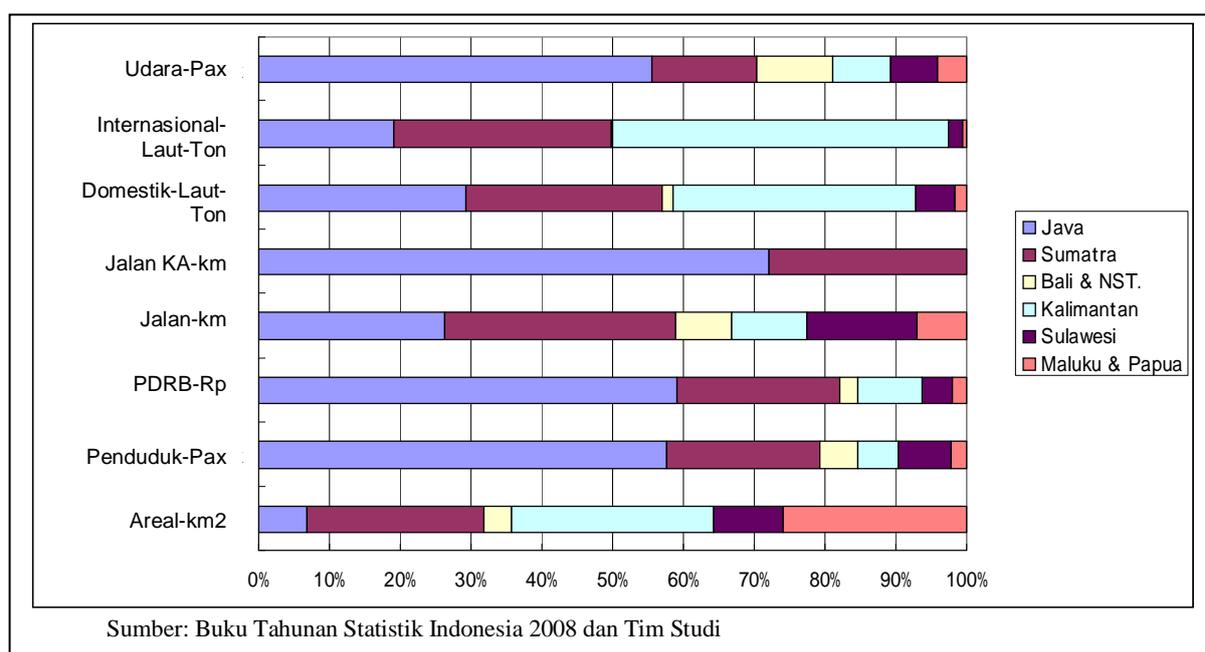
**Tabel 4.1.14 Data Umum dan Transportasi Masing-Masing Pulau**

Aspek \ Pulau	Jawa	Sumatera	Bali & Nusa Tenggara	Kali-mantan	Sulawesi	Maluku & Papua	Jumlah
<b>Tataruang</b>							
Areal (km <sup>2</sup> )	480,793	129,438	73,070	544,150	188,522	494,957	1,910,931
Bentuk	Bentuk (1,000km x maks. 200km)	Bentuk memanjang (1,700km x max. 400km)	Gugusan pulau-pulau kecil	Bentuk besar	Bentuk K	Bentuk K & -Bentuk Besar	
<b>Penduduk</b>							
Penduduk (1,000 orang)	129,438	480,793	12,414	12,848	16,531	5,067	228,523
Kepadatan (peorgrs./km <sup>2</sup> )	1,026	102	170	24	88	10	120
<b>PDRB</b>							
Jumlah PDRB (triliun Rp.)	2,080.4	810.3	95.0	321.9	144.2	74.6	3,526.3
PDRB per kapita (juta Rp.)	15.8	16.9	7.8	25.5	8.9	15.0	15.6
Kota utama dengan lebih dari satu juta penduduk	4 Jabodetabek, Surabaya, Bandung, Semarang	2 Medan, Palembang	0	0	1 Makasar	0	7
<b>Industri</b>							
Primer (%)	11.1	22.1	25.2	15.1	32.2	22.5	
Sekunder (%)	37.0	44.4	37.0	56.9	24.5	46.8	
Tersier (%)	51.9	33.5	37.7	28.0	43.4	30.7	
<b>Jalan</b>							
Panjang (km)	104,567	128,959	31,569	41,855	61,824	27,588	396,362
Indeks kepadatan	0.797	0.842	1.048	0.501	1.107	0.551	0.600
Panjang jalan stabil (km)	66,472	84,024	20,647	26,102	39,858	16,647	253,777
Rasio stabil (%)	63.6%	65.2%	65.4%	62.4%	64.5%	60.4%	64.0%
<b>Jalan KA</b>							
Panjang (km)	3,370	1,305	0.0	0.0	0.0	0.0	4,675
Vol. trans. Transportasi (juta ton-km)	894	3,531	0.0	0.0	0.0	0.0	4,425 (Y2007)
Vol. trans. pax	15,090	782	0.0	0.0	0.0	0.0	15,872

Aspek \ Pulau	Jawa	Sumatera	Bali & Nusa Tenggara	Kali-mantan	Sulawesi	Maluku & Papua	Jumlah
(juta pax-km)							(Y2007)
<b>Laut</b>							
Transportasi barang Antar-pulau (ton)	80,330	76,199	4,322	93,837	15,450	4,409	274,547
Transportasi barang internasional (ton)	36,458	58,817	91	90,663	3,905	1,130	191,064
<b>Udara</b>							
Vol. trans. pax (1,000 pax)	26,604	7,087	5,173	3,881	3,137	1,986	47,868

PDRB : Produksi Regional Domestik Bruto

Sumber : Buku Statistik Tahunan Indonesia 2008 dan Tim Studi



**Gambar 4.1.11 Karakteristik Infrastruktur Regional**

Gambar 4.1.11 membandingkan karakteristik regional infrastruktur transportasi yang ada. Sekitar 60% penduduk dan kegiatan perekonomian terkonsentrasi di Jawa, walaupun areal ini hanya sekitar 6% dari keseluruhan Indonesia. Panjang jalan di Jawa adalah sekitar 25% dari seluruh panjang jalan di Indonesia, akan tetapi dari segi indeks kepadatan jalan, (yang dihitung sebagai: panjang jalan /  $\sqrt{\text{areal}} / \sqrt{\text{penduduk}}$ ) harga di Jawa lebih rendah dari pada Sumatera dan Sulawesi (lihat Tabel 4.1.14).

Kelihatanya Pulau Sumatera memiliki keseimbangan yang baik untuk memfasilitasi prasarana transportasi termasuk jalan, jalan KA, transportasi laut dan transportasi udara. Jaringan jalan secara relatif dibangun dengan 32,5% seluruh panjangnya di Indonesia, tapi mengingat kepadatan jalan, hal tersebut belum memadai.

Transportasi laut di Kalimantan aktif baik transportasi barang domestik ataupun internasional. Nampaknya, sumberdaya mineral seperti batubara, BBM, dan gas alam akan merupakan komoditi utama transport. Dilain pihak, kepadatan jalan di Kalimantan merupakan yang

terendah dibandingkan pulau lainnya di Indonesia dan pembangunan transportasi darat sangat dibutuhkan untuk memacu pembangunan regional dan pembangunan sumberdaya mineral.

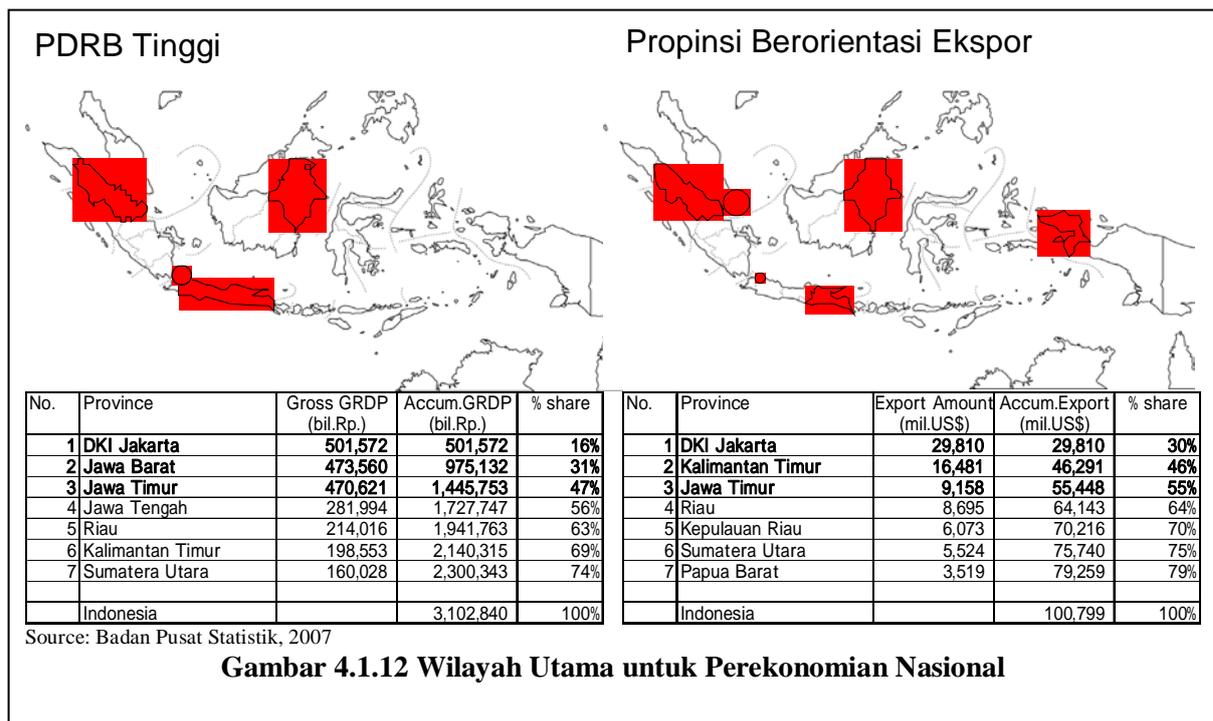
Indeks kepadatan jalan sebesar 1048 di Sulawesi merupakan yang tertinggi di Indonesia, tapi kelihatannya tidak cukup untuk kelancaran transportasi produksi pertanian menuju pasar di Makassar, yang terletak di ujung selatan Pulau Sulawesi. Keterpaduan pembangunan antara Transportasi laut dan jaringan jalan dapat menjadi masalah utama untuk Pulau Sulawesi.

Sedangkan untuk transportasi udara, persebaran penumpang regional hampir sama dengan persebaran penduduk yang memberikan peran penting bagi transportasi penumpang antar pulau.

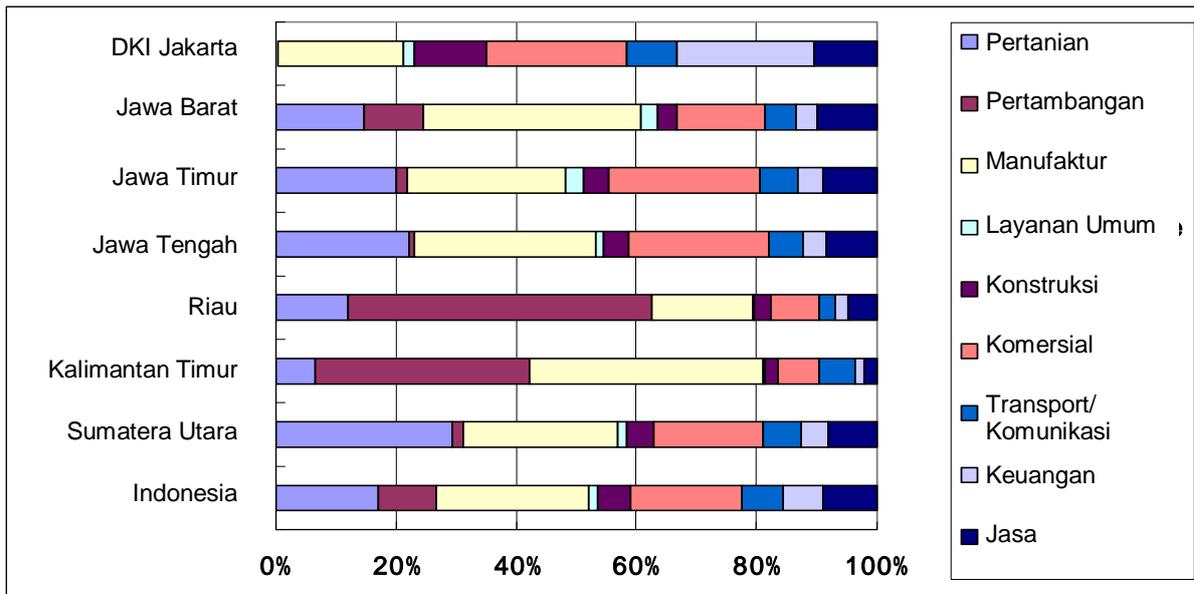
### (3) Karakteristik Perekonomian Regional

Suatu rencana pembangunan prasarana transportasi harus terkait dengan karakteristik perekonomian regional dan strategi pembangunan. Sebelum dilakukannya pengkajian strategi pembangunan regional untuk prasarana transportasi, karakteristik perekonomian regional diringkas sebagai berikut :

Gambar berikut mengindikasikan propinsi yang memiliki PDRB tinggi dan juga nilai ekspor tinggi.



Dari segi PDRB tinggi, Jakarta dan Jawa merupakan propinsi yang utama, dimana sekitar 56% PDB nasional diperoleh pada tahun 2007. Selain Jawa, bagian utara Sumatera termasuk Propinsi Riau dan Sumatera Utara, dan Propinsi Kalimantan Timur mencapai nilai PDRB yang tinggi.



Sumber: Produk Domestik Regional Bruto Propinsi-Propinsi di Indonesia 2001-2005

**Gambar 4.1.13 Porsi PDRB pada Propinsi Peringkat Atas**

Gambar 4.1.13 memperlihatkan porsi sektor pada PDRB untuk propinsi dengan kinerja tinggi. Di Jawa manufaktur dan komersial merupakan kegiatan perekonomian yang utama diikuti oleh pertanian. Propinsi Sumatera Utara mirip dengan Jawa.

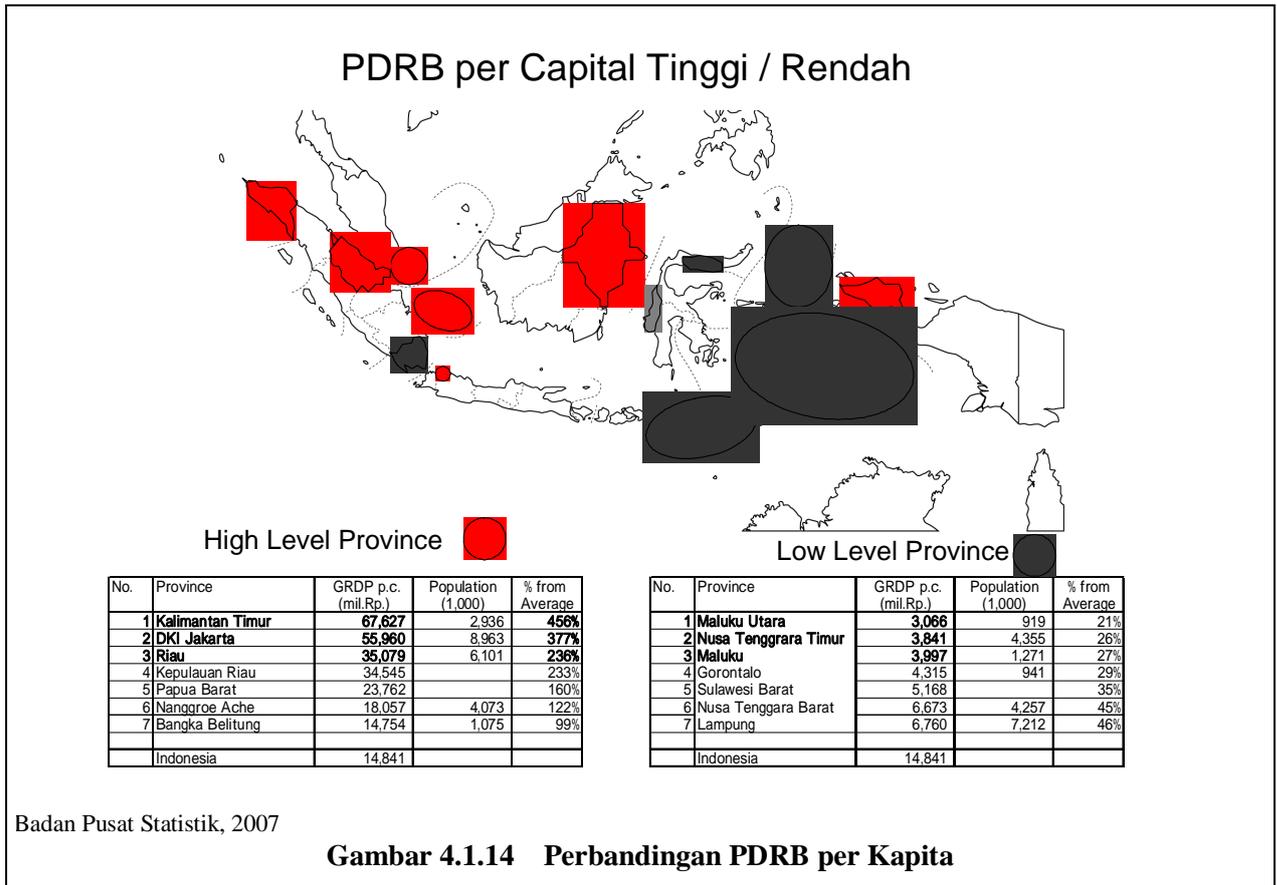
Dilain pihak, Riau dan Kalimantan Timur sangat tergantung pada pertambangan dan industri manufaktur. Untuk Riau, BBM dan gas merupakan industri utama dan perkebunan merupakan kegiatan vital. Di Kalimantan Timur perekonomian sangat tergantung pada sumberdaya mineral seperti misalnya pertambangan BBM, gas, batubara dan emas.

Porsi PDRB pada industri yang berasal dari Indonesia pada dasarnya sama dengan pola yang terdapat di Jawa.

Sektor yang utama adalah manufaktur dan diikuti oleh sektor komersial dan pertanian.

Berkaitan dengan ekspor, propinsi yang utama hampir sama dengan yang memiliki PDRB tinggi. Propinsi Riau berlokasi tepat di selatan Singapura, mengakomodasi berbagai kegiatan perekonomian seperti manufaktur, komersial dan wisata, memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian nasional. Propinsi Papua Bagian Barat sebagaimana Kalimantan Timur sangat bergantung pada sektor pertambangan seperti minyak, gas dan emas.

Gambar 4.1.14 memperlihatkan propinsi dalam PDRB per kapita yang tertinggi dan yang terendah dimana keseimbangan regional kegiatan perekonomian dikaji dalam studi ini.



Ketimpangan PDRB per kapita sangat besar. Perbedaannya 20 kali antara yang tertinggi (Kalimantan Timur) pada Rp.67.627 juta dan yang terendah (Maluku Utara) pada Rp.3.066 juta. Propinsi yang memiliki PDRB per kapita tinggi biasanya dihasilkan dari produksi minyak dan gas kecuali DKI Jakarta. Empat propinsi di Wilayah Sumatera, Riau, Kepulauan Riau, Nanggroe Aceh Darussalam, dan Bangka Belitung, kembali masuk sebagai pelaksana perekonomian tinggi, dan diharapkan untuk lebih lanjut melaksanakan pembangunan industri utama bagi pertumbuhan negara bersama dengan DKI Jakarta dan Jawa.

Propinsi Papua Bagian Barat mencapai per kapita tertinggi ke lima dalam PDRB dan nomor dua tertinggi dalam wilayah Indonesia bagian Timur. Kegiatan pertambangan merupakan sumber utama pertumbuhan perekonomian di Indonesia Bagian Timur, akan tetapi sulit untuk mendistribusikan manfaat kepada daerah sekelilingnya karena produksi pertambangan biasanya ekspornya dilakukan dari daerah produksinya.

(4) Strategi Pembangunan Regional untuk Prasarana Transportasi

Merefleksikan hasil pengkajian sebelumnya yang berkaitan dengan i) Transportasi Kargo, ii) Kompetitif Indonesia terhadap Kinerja Logistik, iii) Transportasi Penumpang, iv) Transportasi Regional pada Tingkatan Pulau, v) Transportasi Perkotaan, dan vi) Karakteristik Sosio/Ekonomi Regional, strategi pembangunan regional untuk prasarana transportasi diformulasikan. Gambar 4.1.14 mengindikasikan kemungkinan kebijakan pembangunan regional dengan memperhitungkan visi rencana pembangunan jangka panjang dan situasi saat ini di masing-masing wilayah.



Kepadatan lalu lintas merupakan masalah yang paling serius dalam sektor transportasi DKI Jakarta. Tetapi isu tentang kualitas layanan infrastruktur daerah perkotaan dan isu tentang keselamatan lebih penting secara keseluruhan, dan transportasi merupakan bagian dari masalah yang kompleks dan terpadu untuk DKI Jakarta. Misalnya, kepadatan lalu lintas yang tinggi selalu terjadi di Jakarta setelah hujan deras sebagian dari jaringan utama tidak berfungsi karena genangan. Infrastruktur di DKI Jakarta dan JABODETABEK yang telah berkembang dengan penduduk lebih dari 20 juta seharusnya ditingkatkan dari segi keselamatan dan lingkungan. Pendekatan terpadu hendaknya diambil termasuk pembangunan jaringan transportasi, penanggulangan banjir, peningkatan lingkungan dan pembangunan daerah perkotaan.

Kinerja perekonomian yang tinggi di Jawa dan Sumatera diperlukan untuk melanjutkan pertumbuhan berkesinambungan untuk memandu perekonomian nasional. Suatu hubungan fisik yang kuat antara infrastruktur jalan raya dan jalan KA dibutuhkan untuk mempromosikan kegiatan perekonomian di Jawa dan Sumatera, misalnya Koridor Jalan Raya Lintas Jawa, Kereta Api Cepat Lintas Jawa, dan memperkuat hubungan antara Jawa dan Sumatera.

Kalimantan memiliki potensi pembangunan yang tinggi dari pertambangan batubara sebagai tambahan terhadap industri minyak dan gas, dimana pembangunan moda lalu lintas yang padat seperti jalur transportasi kereta api batubara diharapkan dikembangkan dengan skema PPP. Pembangunan jaringan transportasi sungai dipadu dengan jaringan jalan merupakan alternatif lainnya bagi industri pertambangan. Pada saat bersamaan, sumberdaya alam yang kaya di lahan yang subur dan hutan lebat juga harus dilestarikan dimana pengelolaan sumberdaya dengan baik harus dilakukan.

Sulawesi sangat tergantung pada sektor pertanian, dan pada saat ini dibutuhkan untuk menghasilkan produksi berkualitas tinggi dan industri agro-proses harus dibangun dengan skala target pasar yang lebih luas di Jawa. Memperkuat jaringan jalan antara pusat-pusat kota, Makassar dan daerah pedesaan dapat dipertimbangkan.

Indonesia Timur masih terbelenggu dengan kemiskinan, dan kegiatan mencari pendapatan sangat terbatas bila dibandingkan dengan wilayah lainnya. Proyek pembangunan masyarakat skala kecil di banyak tempat harus dilanjutkan untuk memperbaiki taraf kehidupannya. Penyediaan prasarana masyarakat seperti misalnya pengadaan air bersih, jalan pedesaan, peningkatan komunikasi, listrik dan lain sebagainya merupakan prioritas yang penting.

#### (5) Usulan Kebijakan Pembangunan Transportasi

##### 1) Perkuatan Hubungan Antar-Wilayah

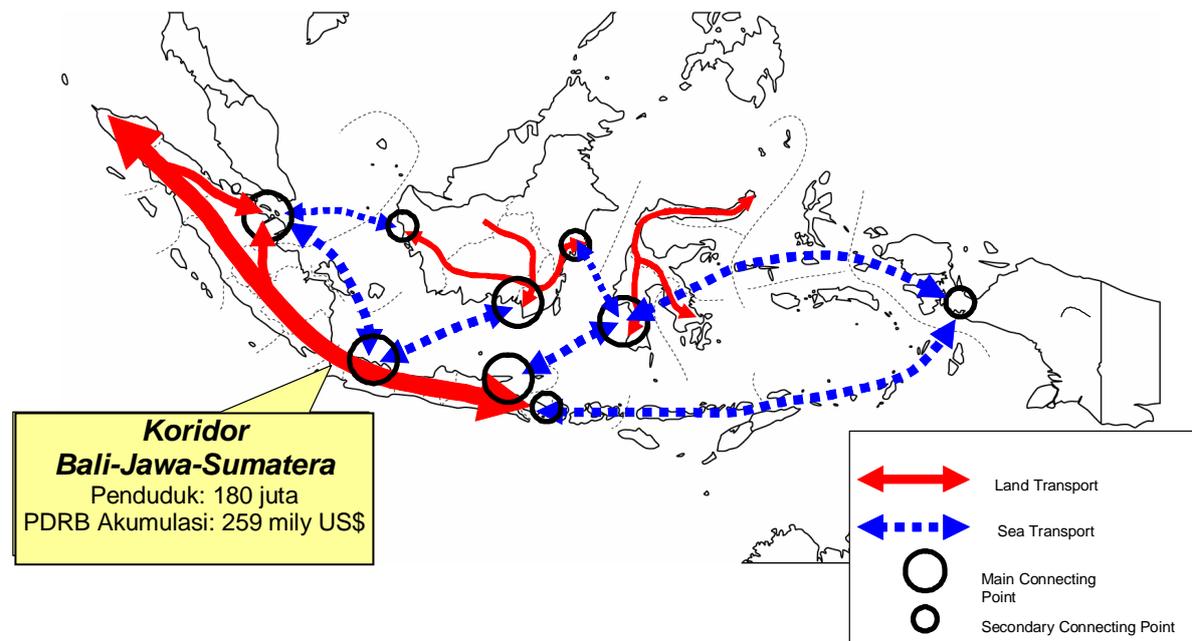
Ketika strategi pembangunan regional untuk prasarana transportasi telah diformulasikan, strategi untuk keterpaduan regional harus dipertimbangkan.

Gambar 4.1.16 mengilustrasikan citra pembangunan jaringan transportasi di Indonesia untuk 5 tahun kedepan. Seperti yang dijelaskan dalam sub-bagian sebelumnya, Indonesia dapat dianggap sebagai salah satu zona kegiatan perekonomian utama di dunia, dan perkuatan jaringan antar-wilayah merupakan hal yang penting dalam rangka pembangunan perekonomian nasional berkesinambungan yang memberi manfaat perekonomian bagi masyarakat diseluruh Indonesia.

Koridor transportasi darat yang kuat diperlukan sepanjang Pulau Sumatera dan Jawa. Untuk keterpaduan kedua pulau ini, sumberdaya mineral di Sumatera dan sumberdaya yang besar di Jawa akan sangat sesuai, dan hubungan secara fisik melalui jembatan/terowongan akan dibutuhkan dimasa depan untuk mobilisasi yang efisien dari sumberdaya yang signifikan. Jaringan Lintas Sumatera, dan Lintas Cepat Jawa dan koridor KA juga hendaknya dapat mendukung kesejahteraan masyarakat di Koridor Jawa-Sumatera.

Pembangunan titik-titik penghubung utama diantara pulau-pulau penting untuk memperkuat hubungan antar-wilayah. Fasilitas pelabuhan dan logistik harus dibangun pada titik-titik penghubung utama dan sekunder. Access jaringan jalan menuju titik-titik penghubung (Areal Pelabuhan) harus disertakan dalam kegiatan pembangunan.

## Kebijakan Pembangunan Transportasi “Memperkuat Hubungan Antar Wilayah”



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 4.1.16** Poros Utama Jaringan Transportasi di Indonesia

### 2) Perkuatan Hubungan Jaringan Global dengan Koridor Pertumbuhan

Selain itu, untuk memperkuat hubungan antar-wilayah yang sangat penting pada 5 tahun kedepan, hubungan jaringan global juga harus diperhitungkan dari sudut pandang pembangunan perekonomian jangka menengah dan jangka panjang. Terdapat beberapa konsep pembangunan koridor perekonomian seperti misalnya Jalan Bebas Hambatan (Highway) Asean, Koridor Pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Thailand (IMT-GT), Koridor Davao-Makassar-Surabaya. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan, perlu untuk menetapkan titik-titik gerbang menuju hubungan jaringan global.

#### i) Highway Asean

Highway ASEAN dibentuk oleh negara-negara Asean sebagai sebuah infrastruktur dan komponen logistik yang penting dalam mencapai tujuan Asean untuk suatu keterpaduan ekonomi dan kebudayaan yang lebih erat. 26 rute jalan bebas hambatan di negara-negara Asean diidentifikasi sebagai Highway Asean, dimana rutenya, AH2 (Thailand – Jambi – Palembang – Lampung – Merak), AH 150 (Kalimantan Jalan Lingkar Darat), ASH151 (Tebingtinggi – Padang – Bangko – Lubuklinggau – Terbangi Busar), AH 152 (Jakarta – Bogor – Sukabumi – Bndung – Yogyakarta – Kartasana) yang berlokasi di Indonesia.

ii) Koridor Pertumbuhan Indonesia – Malaysia – Thailand : IMT-GT

IMT-GT saat ini terdiri dari delapan provinsi di Thailand bagian selatan, delapan negara bagian di Semenanjung Malaysia, dan Pulau Sumatera di Indonesia. Strategi dasar IMT-GT adalah a) promosi perdagangan dan investasi di dalam dan antar IMT-GT, b) promosi pertumbuhan pertanian, agro-industri dan pariwisata, c) penguatan dukungan dan konektivitas prasarana, d) pengembangan sumberdaya manusia/masalah lingkungan, dan e) dukungan institusi termasuk kerjasama pemerintah-swasta.

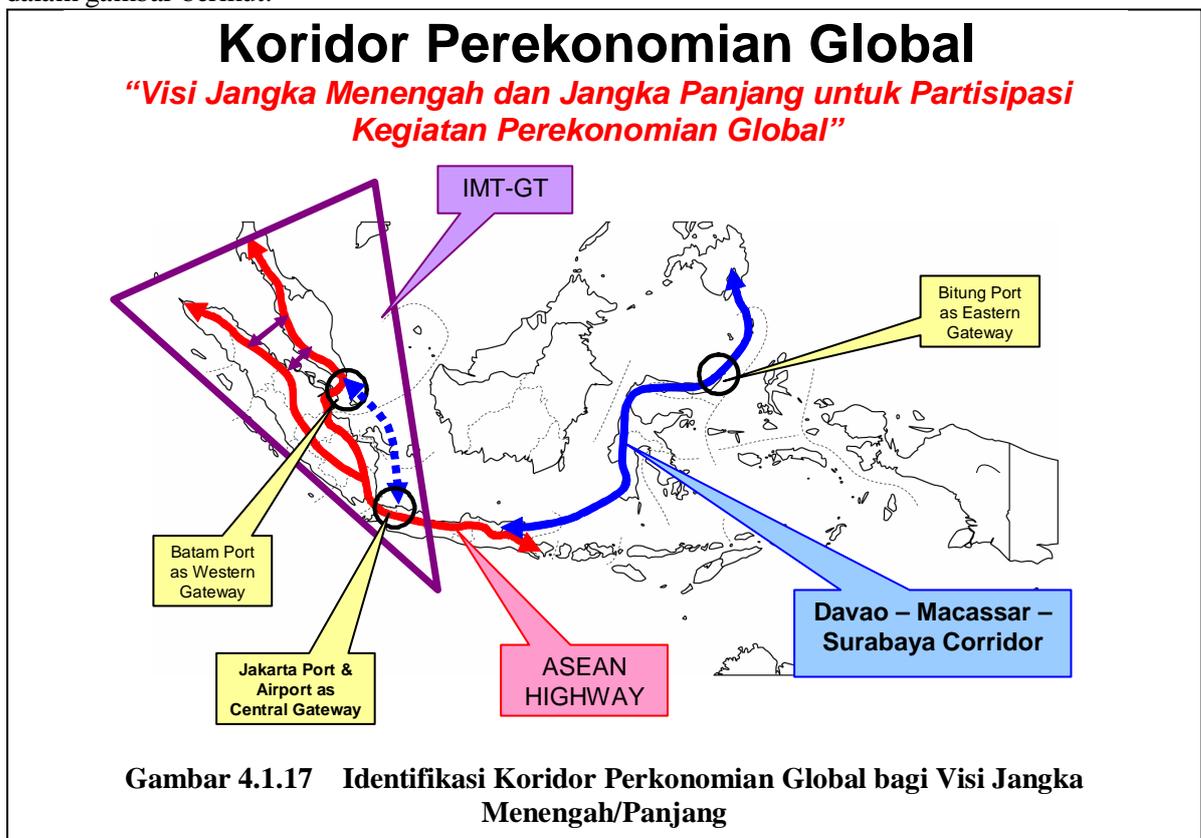
Ada empat koridor yang diidentifikasi sebagai kerangka IMT-GT sebagai berikut:

- Perpanjangan Koridor Perekonomian Songkhla – Penang – Medan,
- Koridor Perekonomian Selat Malaka
- Koridor Perekonomian Banda Aceh – Medan – Dumai – Palembang,
- Koridor Perekonomian Malaka – Dumai

iii) Koridor Davao – Makassar – Surabaya

Koridor Davao – Makassar – Surabaya baru-baru ini diidentifikasi oleh Filipina dan Indonesia. Koridor tersebut dihubungkan dengan kombinasi transportasi laut dan jalan. Strategi dasar koridor untuk meningkatkan agro-industri terutama berdasarkan pembangunan sumberdaya perikanan dan kelautan, dan pembangunan kepariwisataan.

Lokasi koridor rute global dan gerbang Indonesia menuju pasar internasional diperlihatkan dalam gambar berikut:



#### 4.1.4 Kerangka Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Kebijakan pembangunan yang disebutkan sebelumnya, “Memperkuat Hubungan Inter-Regional”, memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian nasional dan regional, penurunan disparitas regional, pengentasan kemiskinan dan peningkatan pemerintahan nasional. Untuk transportasi logistik, sub-sektor transportasi laut memiliki peran yang paling penting bagi wilayah terpencil di Indonesia. Untuk transportasi penumpang, sub-sektor transportasi udara memiliki peran yang paling penting untuk perjalanan antar pulau.

Walaupun dampak areal terhadap isu transportasi perkotaan terbatas, dampaknya terhadap perekonomian nasional signifikan, terutama untuk areal metropolitan Jabodetabek. Peningkatan jasa transportasi merupakan salah satu faktor penting untuk mengatasi masalah ini. Jadi, transportasi kereta api perkotaan hendaknya dipertimbangkan untuk keterpaduan dengan sistem transportasi lainnya.

Suatu Rencana Kegiatan bagi Sektor Transportasi akan diformulasikan sejalan dengan identifikasi tiga areal fokus yang telah didiskusikan pada Pasal 2.3 dalam laporan ini sebagai berikut:

- 1) Pembangunan Infrastruktur Tulangpunggung yang Kuat
- 2) Peningkatan Infrastruktur di Kota-Kota Besar
- 3) Pengadaan Layanan Prasarana Dasar pada Daerah yang Kekurangan

Berdasarkan pada areal kunci tersebut diatas, kebijakan pembangunan nasional dan isu serta kondisi yang ada pada prasarana transportasi, suatu Rencana Kegiatan transportasi disiapkan dan diringkas seperti pada Tabel 4.1.15.

Tabel 4.1.15 Rencana Aksi untuk Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Daerah	Isu/Kondisi	Kebijakan Pembangunan Regional	Pembangunan Infrastruktur Tulang Punggung yang Kuat	Peningkatan Infrastruktur di Kota-Kota Besar dan Pusat Pertumbuhan Regional	Pengadaan Layanan Infrastruktur Dasar di Daerah Kekurangan
<b>DKI Jakarta</b>	➤ <b>Infrastruktur tidak memadai untuk transportasi, banjir, limbah dan listrik bagi pertumbuhan perekonomian berkesinambungan</b>	➤ <b>Pendekatan pembangunan terpadu untuk pembangunan berkesinambungan</b> ➤ <b>Perkuatan kapasitas logistik dan pembangunan jaringan sebabai pintu gerbang nasional</b>	➤ Pembangunan pelabuhan hub baru selain Tanjung Priok ➤ Bandara Internasional baru/peningkatan Bandara Internasional Soekarno Hatta ➤ Jalan akses ke pelabuhan utama ➤ Pembangunan jaringan MRT Jakarta ➤ Akses KA ke Bandara Internasional	➤ Penyelesaian Jakarta Outer Ring Road ➤ Pembenahan kemacetan pada persimpangan ➤ Pembangunan sistem ITS di Jakarta ➤ Pembangunan DDT untuk KA Jabodetabek ➤ Peningkatan sistem KA Jabodetabek, termasuk pembangunan pusat-pusat kota di sekitar stasiun ➤ Peningkatan Pelabuhan Tanjung Priok	➤ Relokasi pemukiman ilegal di sepanjang jalur KA (untuk kepentingan keselamatan)
<b>JAWA</b>	➤ <b>PDRB yang tinggi dalam ekonomi nasional, tetapi menghadapi kemiskinan dan pengangguran karena banyaknya jumlah penduduk</b>	➤ <b>Pembangunan industri dengan memperkuat jaringan transportasi</b> ➔ <b>Target pasar domestik</b> ➤ <b>Perbaikan teknologi untuk meningkatkan kualitas produk</b>	➤ Perbaikan dan peningkatan KA Jalur Utara/Selatan Jawa. ➤ Pembangunan KA Cepat Trans-Jawa (Jakarta – Semarang – Surabaya) ➤ Jaringan Jalan Bebas Hambatan Trans Jawa (proyek PPP) ➤ Peningkatan/perbaikan Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya) sebagai pintugerbang di Timur Indonesia	➤ Peningkatan jaringan jalan di kota utama (Bandung, Surabaya dan Semarang) ➤ Pembangunan sistem KA (MRT/LRT) di Bandung dan Surabaya ➤ Pembangunan ITS di kota-kota utama ➤ Peningkatan/perbaikan Pelabuhan Tanjung Emas (Semarang)	➤ Pembangunan jalan akses perdesaan dari pusat produksi ke pasar
<b>SUMATERA</b>	➤ <b>Berpontensi tinggi sebagai pintugerbang koridor industri namun terbatas dalam infrastruktur (jalan dan pelabuhan)</b>	➤ <b>Sumatera bagian Utara: Pembangunan industri untuk memimpin perekonomian nasional</b> ➤ <b>Sumatera bagian Selatan: Pembangunan wilayah dengan target pasar domestik di Jawa dan Sumatera bagian Utara</b>	➤ Jembatan super panjang antara Jawa dan Sumatera ➤ Pembangunan jalan Trans Sumatera ➤ Peningkatan Pelabuhan Belawan dan Dumai sebagai pintugerbang Barat ➤ Jalan akses ke pelabuhan dan bandara utama ➤ Pembangunan Bandara Internasional baru Medan sebagai bandara hub di Barat ➤ Peningkatan KA batubara di Sumatera (bersama dengan pengembangan Transportasi Sungai Musi)	➤ Peningkatan jaringan jalan ke kota utama (Medan dan Palembang) ➤ Pembangunan LRT/MRT di Medan	➤ Pembangunan jaringan jalan feeder
<b>KALIMANTAN</b>	➤ <b>Berpontensi tinggi untuk batubara dan mineral lain, namun kekurangan infrastruktur</b>	➤ <b>Pengembangan wilayah melalui sumberdaya mineral dengan kegiatan PPP</b> ➤ <b>Jaringan jalan/sungai menghubungkan kota dan desa untuk meningkatkan kesejahteraan</b>	➤ Pembangunan Jalan Lintas Kalimantan (Kalimantan Barat-Tengah-Celatan-Timur) ➤ KA Angkutan Batubara Kalimantan Tengah ➤ Pembangunan Pelabuhan Laut Dalam di Kalimantan Selatan/Timur	➤ Jalan Akses menuju pelabuhan dan bandara utama ➤ Pembangunan jembatan utama untuk peningkatan jaringan jalan regional	➤ Pembangunan pelabuhan di Kalimantan Barat dan Selatan ➤ Pembangunan jaringan transportasi sungai ➤ Pembangunan jaringan jalan feeder
<b>SULAWESI</b>	➤ <b>Berorientasi industri pertanian, tetapi tidak ada pasar di Sulawesi</b>	➤ <b>Pengembangan wilayah berbasis pertanian dan akses ke pusat-pusat kota</b> ➤ <b>Memperkuat hubungan ekonomi dengan Jawa sebagai target pasar</b>	➤ Peningkatan Pelabuhan Makasar Sebagai Pelabuhan Pintu Gerbang Timur Indonesia ➤ Peningkatan Pelabuhan Bitung sebagai Pintu Gerbang Timur Koridor Internasional ➤ Pembangunan Koridor Jalan Trans Sulawesi (Sulawesi Selatan-Tengah-Utara)	➤ Peningkatan Makassar International Airport ➤ Pembangunan jaringan jalan perkotaan di Makassar	➤ Kegiatan peningkatan pelabuhan perikanan di pedesaan ➤ Jalan akses kepasar untuk sektor pertanian
<b>BALI &amp; NUSATENGARA dan MALUKU dan PAPUA</b>	➤ <b>Tingkat kemiskinan sangat tinggi, dan PDRB per kapita rendah</b>	➤ <b>Pengembangan wilayah dengan perkuatan jaringan transportasi dan komunikasi</b> ➤ <b>Pertanian skala kecil/kegiatan pengembangan masyarakat</b>	➤ Jembatan Bentangan Super Panjang antara Jawa dan Bali	➤ Pembangunan Jaringan Jalan di Papua ➤ Peningkatan pelabuhan untuk pembangunan kepariwisataan	➤ Peningkatan terminal ferry dan pelabuhan ➤ Jalan akses menuju pelabuhan dan bandara di setiap pulau

Source: Tim Studi JICA (untuk diskusi lebih lanjut)

#### 4.1.5 Transportasi Jalan

Sistem transportasi jalan merupakan moda transportasi yang paling sesuai di darat untuk angkutan jarak pendek, angkutan barang dalam volume sedikit atau transportasi orang dari rumah-ke-rumah. Sistem ini memiliki berbagai fungsi dan peran seperti misalnya dalam pembentukan tulang punggung untuk jaringan transportasi nasional, untuk memastikan kemudahan akses diseluruh Indonesia untuk menopang rencana pembangunan, dan untuk memadukan jaringan transportasi antar-moda, dan untuk mendukung kebutuhan dasar manusia.

##### (1) Program Pembangunan Saat Ini

###### 1) RPJM 2004-2009 Saat Ini

Program-program pembangunan untuk pembangunan jalan yang ditetapkan dalam RPJM 2004-2009 yang sedang dilaksanakan adalah sebagai berikut:

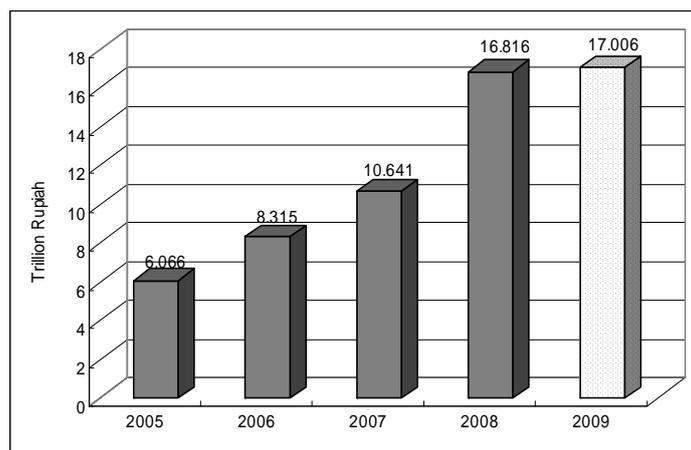
- i) Program untuk Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Angkutan Jalan
- ii) Program untuk Pembangunan Prasarana Angkutan Jalan
- iii) Program untuk Peningkatan Aksesibilitas Layanan Angkutan Jalan
- iv) Program untuk Restrukturisasi Lembaga dan Prasarana Transportasi Jalan
- v) Program untuk Rehabilitasi Daerah Terkena Bencana Nasional

Isu utama untuk memformulasikan ke lima program diatas diperinci sebagai berikut:

- i) Kondisi jalan yang buruk.
- ii) Tingginya penurunan kondisi jalan yang diakibatkan oleh beban lalu lintas yang berlebihan dan mengakibatkan kerugian secara ekonomis.
- iii) Kualitas yang buruk dan fasilitas transportasi umum yang tidak memadai pada saat perijinan rute transportasi umum tahunannya meningkat.
- iv) Tingginya kecelakaan fatal yang disebabkan oleh kurangnya kedisiplinan pengguna jalan, rendahnya standar kendaraan, tidak memadainya rambu dan sarana keselamatan jalan, lemahnya penegakan peraturan lalu lintas, dan kurangnya pendidikan berlalu lintas yang baik.
- v) Mobilitas yang terbatas, terutama rendahnya mobilitas distribusi angkutan jalan.
- vi) Masalah berkaitan dengan ketidak-terjangkauan dan tidak adanya pemerataan dalam layanan jasa transportasi.
- vii) Peraturan dan kelembagaan yang tidak memadai.
- viii) Sumber daya manusia untuk angkutan jalan yang terbatas.
- ix) Dampak buruk terhadap lingkungan hidup yang menyebabkan polusi udara dan kebisingan.
- x) Rendahnya kualitas dan tidak memadainya transportasi umum terutama layanan angkutan daerah perkotaan.

###### 2) Alokasi Anggaran Tahun 2005-2009

Jumlah alokasi anggaran untuk angkutan jalan tahun 2005-2009 adalah Rp.58,844 triliun. Alokasi pembiayaan tahunan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Dana Pinjaman dan Hibah Luar Negeri (PHLN) adalah sebagai berikut:



Sumber: Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Revisi 03 April 2009), Bina Marga

**Gambar 4.1.18 Alokasi Anggaran Tahunan 2005-2009 pada APBN dan PHLN**

## (2) Progres Pembangunan

Kegiatan yang berkaitan dengan membangun jalan adalah mencakup modifikasi panjangnya jalur jalan, pemeliharaan jalan dan jembatan, peningkatan jalan, dan penggantian jembatan. Indikator kinerja dilihat dari kecepatan rata-rata dan kondisi jalan nasional. Progres pencapaian kegiatan ini dan indikator terhadap RPJM 2005-2009 serta keberhasilan yang direncanakan hingga tahun 2009 berdasarkan pada Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Direvisi tanggal 3 April 2009) dapat dilihat pada tabel berikut. Seluruh target kegiatan dan indikator RPJM 2005-2009, kecuali pemeliharaan jembatan diharapkan selesai pada tahun 2009.

**Tabel 4.1.16 Target Pencapaian dan Kinerja RPJM 2004-2009 yang Sedang Berjalan**

Indikator/Kegiatan	Satuan	RPJM 2004- 2009		2007		2008-2009		2004-2009 Total	
		Target		Keberhasilan hingga 2007		Rencana		Rencana Keberhasilan	
		Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
Rata2 kecepatan	km/ jam	48		47		48		48	100.0%
Kondisi jalan nasional (stabil)	km	30,820	(89%)*	29,781	(83.2%)*	1,039	(5.8%)*	30,820	(89%)* 100.0%
Panjang jalur	km	84,985		82,190	96.7%	2,795	3.3%	84,985	100.0%
Pengelolaan jalan	km	101,880		97,765	96.0%	32,163	31.6%	129,928	127.5%
Pemeliharaan jalan	km	4,346		6,119	140.8%	1,869	43.0%	7,988	183.8%
Pemeliharaan jembatan	m	584,065		89,282	15.3%	34,701	5.9%	123,983	21.2%
Penggantian jembatan	m	38,882		31,178	80.2%	8,977	23.1%	40,155	103.3%

\* : Angka dalam kurung merupakan target persentase untuk semua panjang jalan nasional dan yang lainnya adalah rasio keberhasilan.  
Sumber: Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Revisi 3 April 2009), Bina Marga

## (3) Isu yang Masih Ada

### 1) Isu utama yang masih ada pada RPJM 2010-2014 yang akan datang:

Menurut draft konsep RPJM 2010-2014 yang akan datang, Bappenas mengutamakan isu-isu yang masih ada sebagai berikut:

- i) **Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan**  
Dilaporkan bahwa kondisi jaringan jalan yang ada saat ini buruk. Untuk jalan nasional, 83% dari keseluruhan panjang dalam keadaan mantap. Di lain pihak, untuk jaringan jalan provinsi dan jalan desa, hanya 62% dari keseluruhan jalan dilaporkan dalam kondisi mantap (lihat Tabel 4.1.21 dan 4.1.22). Dalam RPJM yang akan datang, peningkatan kondisi jalan yang ada dan kegiatan pemeliharannya diusulkan untuk meningkatkan panjang jaringan jalan berkondisi mantap.
- ii) **Bencana Alam**  
Pekerjaan pemulihan yang mendesak pada jaringan jalan rusak yang disebabkan oleh gempa bumi, tanah longsor, banjir dan lain-lainnya harus segera ditangani.
- iii) **Sinkronisasi dengan rencana tata ruang**  
Mengingat bahwa pembangunan jalan akan memberikan dampak yang tinggi terhadap potensi pembangunan lahan sepanjang rute yang direncanakan, formulasi perencanaannya harus memiliki sinkronisasi dengan rencana tata ruang yang merupakan bagian dari rencana utama pembangunan regional yang terpadu.
- iv) **Keteraturan dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan (gangguan di tepi jalan)**  
Tingkah laku yang buruk pada pemanfaatan jalan dapat dilihat dari gangguan di tepi jalan yakni bangunan rumah dan parkir mobil sehingga menurunkan kapasitas transportasi dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Beberapa cara penanggulangan berupa regulasi, pendekatan secara hukum akan dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut.
- v) **Beban yang berlebihan oleh angkutan kargo**  
Beban berlebihan pada truk kargo sangat merusak kondisi jalan dan harus dikontrol dengan baik untuk peningkatan kondisi jalan.
- vi) **Pelaksanaan pembebasan lahan**  
Koridor jalan tol lintas Jawa sudah siap untuk membangun ruas-ruasnya yang dilaksanakan dengan konsesi skema BOT. Tapi hampir semua proyek dalam keadaan stagnan disebabkan keterlambatan dalam pembebasan lahan. Untuk mempercepat proyek-proyek jalan tol BOT, sangatlah penting untuk memperoleh dukungan pemerintah dalam pembebasan lahan. Skema baru yang telah dibentuk mendukung peran pemerintah untuk membantu konsesi swasta dalam pelaksanaan pembebasan lahan dan kegiatan konstruksi.
- vii) **Sumberdaya yang terbatas (sumberdaya manusia, biaya, dll.)**  
Pembangunan kapasitas staf lokal secara berkesinambungan dan mendorong investasi swasta pada sektor jalan akan diperlukan untuk kesinambungan pengoperasian dan kegiatan pemeliharaan.

Sementara itu, Bina Marga menetapkan tujuan Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Revisi 3 April 2009) sebagai berikut:

- i) Memperkecil angka kemiskinan dan pembangunan wilayah serta distribusi pembangunan dan hasilnya secara merata antar-wilayah melalui perencanaan tata ruang.
- ii) Peningkatan pengadaan pangan dan peningkatan pertumbuhan perekonomian nasional.
- iii) Meningkatkan profesionalisme, produktifitas dan akuntabilitas pada administrasi pekerjaan umum.

## 2) Daya Saing Indonesia dalam Sektor Angkutan Jalan

Seluruh kegiatan sektor angkutan jalan (kecuali pemeliharaan jembatan) yang direncanakan dalam RPJM 2005-2009 saat ini hampir seluruhnya akan diselesaikan pada akhir tahun 2009. Akan tetapi, tingkat layanan transportasi jalan yang ada di Indonesia belum dievaluasi berdasarkan pada indikator yang dipersyaratkan. Oleh karena itu, analisa perbandingan awal layanan angkutan jalan dengan negara tetangga ASEAN, Cina dan India telah dibuat berdasarkan pada indikator yang ditentukan. Data dasar untuk transportasi jalan diperlihatkan dalam Tabel berikut yang diperoleh dari sumber informasi yang ada, termasuk internet, buku tahunan statistik dan sumberdaya yang dipercaya lainnya.

**Tabel 4.1.17 Data Dasar pada Sektor Angkutan Jalan**

Negara	Penduduk (1,000 orang)	Kepadatan Penduduk (orang /km <sup>2</sup> )	Areal (km <sup>2</sup> )	Panjang jalan (km)	Panjang Jalan Aspal (km)	Panjang Jalan belum Diaspal (km)	Panjang Jalan Raya (km)	Panjang Terowong -an (km)	Tahun Statistik
1. Indonesia	240,272	132	1,919,440	391,009	216,714	174,295	676	0.0	2005
2. Kamboja	14,495	83	181,040	38,257	2,406	35,851	51	0.0	2004
3. Malaysia	25,716	79	329,750	98,721	80,280	18,441	1,821	3.9	2004
4. Filipina	97,977	329	300,000	200,037	19,804	180,233	1,258	0.0	2003
5. Thailand	65,905	129	514,000	180,053	177,352	2,701	450	0.0	2006
6. Vietnam	86,968	268	329,560	222,179	42,167	180,012	120	6.8	2004
7. Cina	1,338,613	144	9,596,960	1,930,544	1,575,571	354,973	41,005	835.0	2005
8. India	1,166,079	393	3,287,590	3,316,452	1,571,998	1,744,454	200	5.1	2006
9. Jepang	127,079	340	377,835	1,196,999	949,101	247,898	7,383	2,905	2006

Sumber: <http://www.exxon.com/>, buku statistik tahunan dan lain-lain

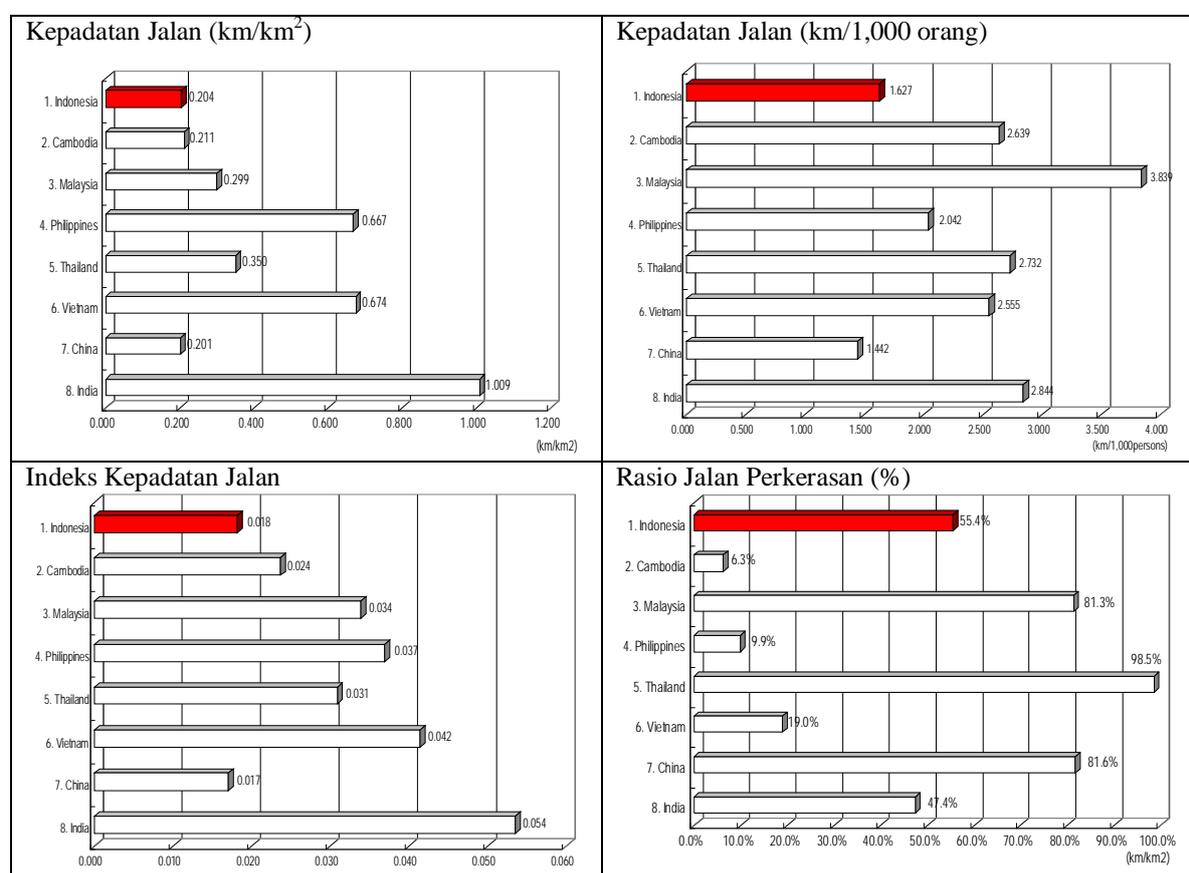
Kepadatan jalan dan jalan raya digunakan sebagai indikator kondisi jaringan jalan. Sementara itu, kepadatan jalan aspal dan rasionya digunakan sebagai indikator kondisi jalan. Indikator-indikator yang ditampilkan dalam Tabel berikut dihitung untuk membandingkan Indonesia dan negara-negara tetangga.

**Tabel 4.1.18 Indikator Layanan Angkutan Jalan**

Negara	Kepadatan Jalan		Indeks Kepadatan Jalan <sup>1</sup>	Rasio Jalan Aspal (%)	Paved Road Density		Expressway Density	
	(km/km <sup>2</sup> )	(km/1,000 orang)			(km/km <sup>2</sup> )	(km/1,000 orang)	(km /1,000 km <sup>2</sup> )	(km /10,000 persons)
1. Indonesia	0.204	1.627	0.018	55.4%	0.113	0.902	0.352	0.003
2. Cambodia	0.211	2.639	0.024	6.3%	0.013	0.166	0.282	0.035
3. Malaysia	0.299	3.839	0.034	81.3%	0.243	3.122	5.522	0.708
4. Filipina	0.667	2.042	0.037	9.9%	0.066	0.202	4.193	0.128
5. Thailand	0.350	2.732	0.031	98.5%	0.345	2.691	0.875	0.068
6. Vietnam	0.674	2.555	0.042	19.0%	0.128	0.485	0.364	0.014
7. Cina	0.201	1.442	0.017	81.6%	0.164	1.177	4.273	0.306
8. India	1.009	2.844	0.054	47.4%	0.478	1.348	0.061	0.002
9. Jepang	3.168	9.419	0.137	79.3%	2.512	7.469	19.540	0.581

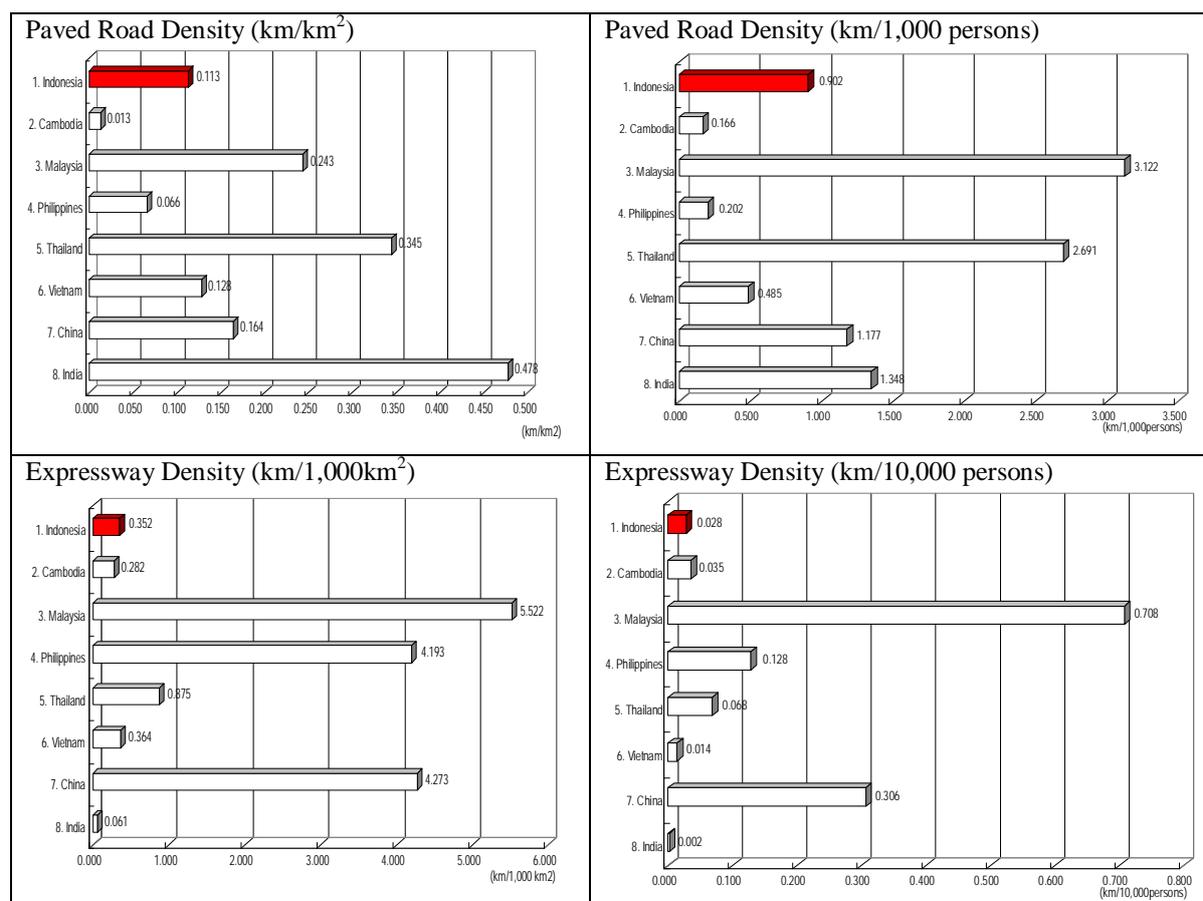
Sumber: JICA Study Team

Perbandingan grafik kolom untuk indikator yang terdapat dalam Tabel diatas dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



<sup>1</sup> Indeks kepadatan jalan (RDI) adalah angka kepadatan jalan dengan mempertimbangkan ukuran jalan dan jumlah penduduk:

$$RDI = \frac{\text{Panjang Jalan}}{(\text{Areal})^{(1/2)}} / \frac{(\text{Penduduk})^{(1/2)}}{(\text{km}^2)}$$



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 4.1.19 Perbandingan Daya Saing Indonesia**

Penelitian awal atas layanan angkutan jalan di negara-negara diatas menghasilkan temuan-temuan sebagai berikut:

- i) Indonesia menduduki peringkat ke 7 dari 8 negara dalam hal kepadatan jalan dan indeks kepadatan jalan;  
Kepadatan jalan yang rendah memperlihatkan bahwa sistim jaringan jalan di Indonesia tidak memadai dan bahwa aksesibilitas jalan untuk layanan umum merupakan yang terendah.
- ii) Indonesia merupakan yang ke 4, 5 dan 6 untuk rasio jalan perkerasan, pada masing-masing kepadatan perkerasan dan jalan aspal:  
Hasil mengindikasikan kondisi jalan di Indonesia dalam tingkatan rata-rata. Namun, kepadatan jalan aspal nampak lebih rendah daripada negara-negara lainnya.
- iii) Indonesia merupakan yang ke 6 diantara negara-negara tetangga dalam hal kepadatan jalan bebas hambatan:  
Hal ini mengimplikasikan bahwa jaringan jalan bebas hambatan sebagai tulang punggung transportasi nasional tidak memadai dan secara signifikan lebih rendah daripada Malaysia, Filipina, Thailand dan Cina..

- iv) Jalan Terowongan di Indonesia:  
Di Indonesia tidak terdapat jalan terowongan seperti yang terdapat di Thailand, Filipina dan Kamboja.
- v) Peringkat Thailand dan Malaysia lebih baik dari pada Indonesia dalam segala aspek:  
Thailand dan Malaysia telah berhasil secara signifikan dalam pertumbuhan perekonomian dalam sepuluh tahun terakhir yang selaras dengan pembangunan prasarana jalan.

### 3) Isu Regional yang Menonjol menurut Pulau

Pada Jaringan Jalan Nasional Indonesia tahun 2008 (Revisi 3 April 2009), kepulauan telah diklasifikasikan menjadi tiga wilayah pembangunan:

- i) Wilayah Terbangun: Pulau Jawa, Bali dan Sumatera
- ii) Wilayah yang Sedang Dibangun: Pulau Kalimantan, Sulawesi dan Nusa Tenggara
- iii) Wilayah yang Mulai Dibangun: Kepulauan Maluku dan Papua.

Kesenjangan wilayah merupakan salah satu isu utama di Indonesia. Oleh karena itu, perbandingan awal antar ke enam pulau-pulau yang utama, berdasarkan layanan angkutan jalan, telah dilakukan berdasarkan pada indikator yang relevan. Data dasar pada sektor angkutan, seperti yang diperlihatkan dalam tabel berikut, dikumpulkan dari buku statistik tahunan, Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Revisi 3 April 2009), Statistik Bina Marga, Transportasi dan Komunikasi, 2007 dan sumber data lainnya yang dapat dipercaya.

**Tabel 4.1.19 Data Jalan berbasis Nasional untuk masing-masing Pulau di Indonesia**

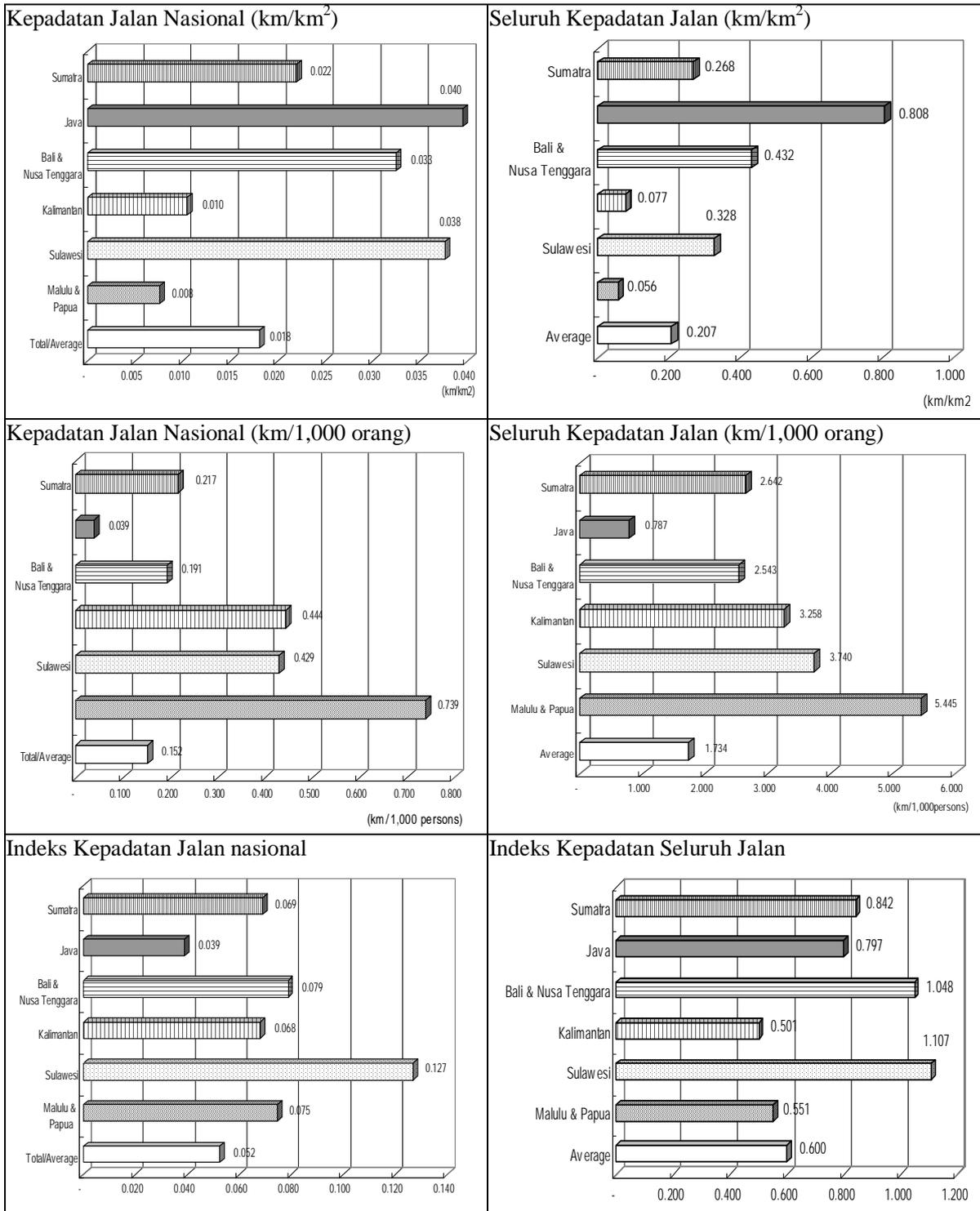
Pulau	Luas Areal (km <sup>2</sup> )	Populasi (1,000 per.)	Jumlah Populasi dalam Persen (%)	Kepadatan Populasi (per./km <sup>2</sup> )	Panjang Jalan Nasional (km)	Kepadatan Jalan nasional		Index Kepadatan Jalan Nasional
						(km/km <sup>2</sup> )	(km/1,000 orang)	
Sumatra	480,793	48,807	21.40%	102	10,588.91	0.022	0.217	0.069
Jawa	129,438	132,857	58.10%	1,026	5,119.12	0.040	0.039	0.039
Bali & Nusa Tenggara	73,070	12,414	5.40%	170	2,376.50	0.033	0.191	0.079
Kalimantan	544,150	12,848	5.60%	24	5,705.97	0.010	0.444	0.068
Sulawesi	188,522	16,531	7.20%	88	7,091.50	0.038	0.429	0.127
Maluku & Papua	494,957	5,067	2.20%	10	3,746.83	0.008	0.739	0.075
Jumlah/Rata2	1,910,931	228,523		120	34,628.83	0.018	0.152	0.052

Sumber: Buku Statistik Tahunan Indonesia 2008, Jaringan Jalan Nasional Indonesia (Revisi 3 April 2009), Bina Marga dan JICA Study Team

**Tabel 4.1.20 Dasar Seluruh Data Jalan Tiap Pulau di Indonesia**

Pulau	Panjang Jalan	Kepadatan jalan		Indeks Kepadatan Jalan
	(km)	(km/km <sup>2</sup> )	(km/1,000 orang)	
Sumatra	128,959	0.268	2.642	0.842
Jawa	104,567	0.808	0.787	0.797
Bali & Nusa Tenggara	31,569	0.432	2.543	1.048
Kalimantan	41,855	0.077	3.258	0.501
Sulawesi	61,824	0.328	3.740	1.107
Malulu & Papua	27,588	0.056	5.445	0.551
Jumlah/Rata2	396,362	0.207	1.734	0.600

Sumber : Statistik Perhubungan 2007 (Statistik Transportasi dan Komunikasi 2007)



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 4.1.20 Kepadatan Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia**

Berdasarkan pada perbandingan awal layanan angkutan jalan diantara pulau-pulau di Indonesia, temuan utama diidentifikasi adalah sebagai berikut :

i) Kepadatan jalan :

Sekitar 130 juta manusia (60% dari seluruh penduduk) tinggal di Pulau Jawa, dimana 23 juta (10% dari jumlah penduduk) terpusat di Daerah Metropolitan

Jabodetabek. Luas daerah metropolitan ini hanya 7.315 km<sup>2</sup> (0,4% dari luas seluruh negara), dan merupakan kota terpadat ke 2 penduduknya di dunia.

Namun, indeks kepadatan jalan nasional dan kepadatan jalan nasional per kapita dalam daerah metropolitan tersebut adalah yang terendah diantara pulau-pulau. Ini berarti bahwa sistim jaringan jalan di Pulau Jawa tidak memadai bagi peningkatan kebutuhan lalu lintas dan layanan angkutan umum.

ii) Indeks Kepadatan Jalan :

Indeks kepadatan jalan nasional di Pulau Jawa lebih rendah dari rata-rata nasional karena kepadatan penduduk. Seluruh indeks kepadatan jalan di Pulau Kalimantan, Maluku & Papua lebih rendah dari rata-rata nasional. Ini berarti bahwa aksesibilitas ke jaringan transportasi jalan di Kalimantan, Maluku & Papua belum memadai.

**Tabel 4.1.21 Kondisi Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia**

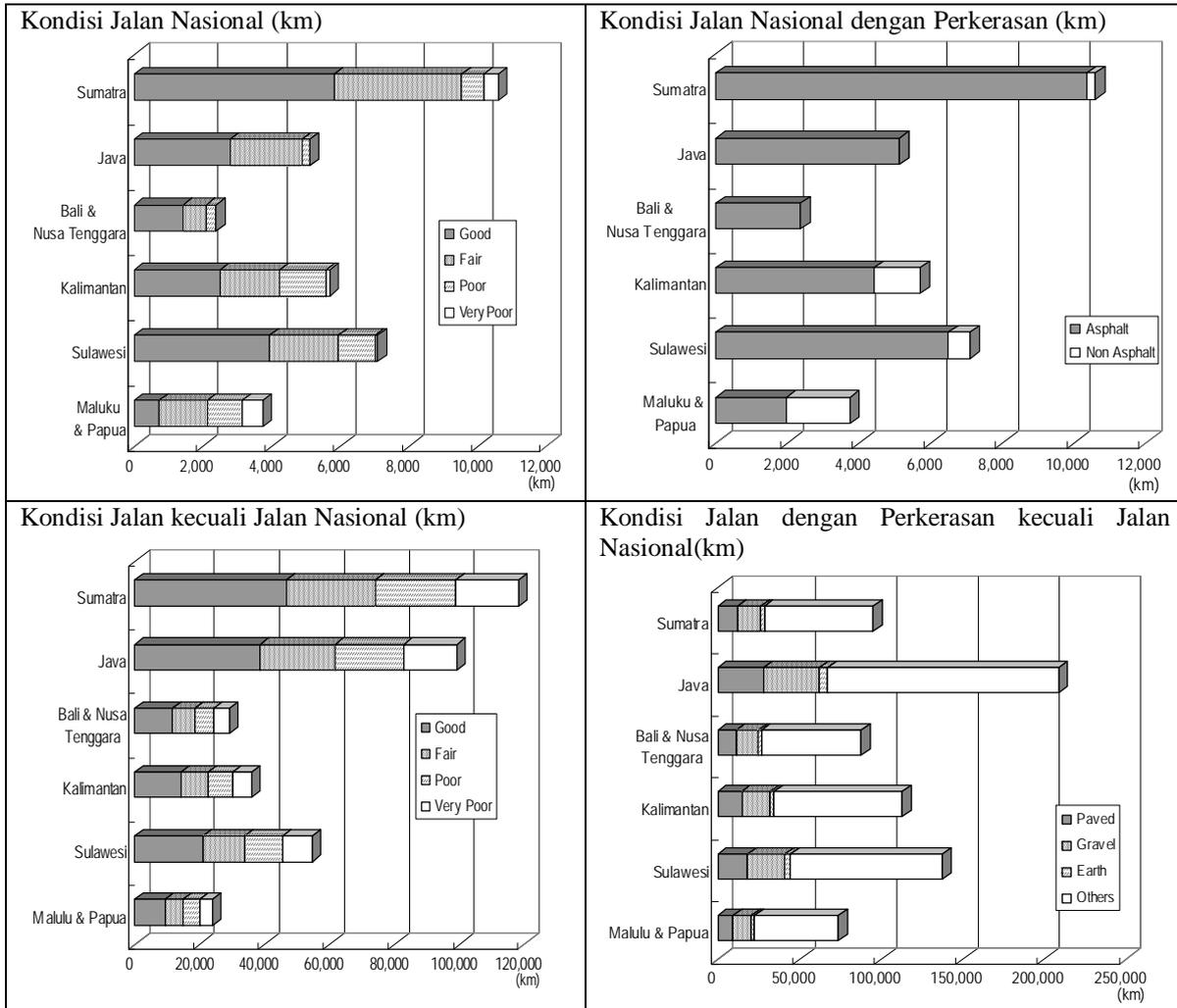
Pulau	Mantap			Tidak Mantap			Aspal km	Non- aspal km
	Baik	Sedang	%	Agak Rusak	Rusak Berat	%		
	km	km		km	km			
Sumatra	5,817.04	3,705.42	89.93	652.46	413.99	10.07	10,355.70	233.22
Java	2,789.29	2,094.07	95.39	235.76	0.00	4.61	5,119.12	0.00
Bali & Nusa Tenggara	1,426.45	670.91	88.25	279.14	0.00	11.75	2,373.11	3.38
Kalimantan	2,496.66	1,746.56	74.36	1,354.07	108.68	25.64	4,423.64	1,282.33
Sulawesi	3,937.20	2,012.54	83.90	1,078.27	63.49	16.10	6,499.91	591.59
Maluku & Papua	734.24	1,390.70	56.71	1,018.20	603.69	43.29	1,982.26	1,764.57
Total/Rata2	17,200.88	11,620.20	83.23	4,617.90	1,189.85	16.77	30,753.74	3,875.09

Sumber: Jaringan Jalan Nasional di Indonesia, 2008 (Revisi 3 April 2009), Bina Marga

**Tabel 4.1.22 Kondisi Jalan kecuali Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia**

	Pjg Jalan (km)	Mantap			Tidak Mantap			Perke- rasan (km)	Kerikil (km)	Tanah (km)	DII. (km)
		Bagus	Sedang	(%)	Rusak	Rusak Berat	(%)				
		(km)	(km)		(km)	(km)					
Sumatra	118,370	46,488	27,471	62.5%	25,028	19,383	37.5%	12,253	14,440	1,994	66,526
Java	99,448	38,527	22,982	61.9%	21,338	16,601	38.1%	28,131	34,504	4,872	141,546
Bali & Nusa Tenggara	29,194	11,627	6,805	63.1%	6,079	4,683	36.9%	11,411	13,592	1,890	60,763
Kalimantan	36,151	14,098	8,371	62.2%	7,702	5,980	37.8%	14,776	17,704	2,492	78,008
Sulawesi	54,730	21,254	12,660	62.0%	11,710	9,106	38.0%	18,537	22,746	3,226	93,257
Maluku & Papua	23,841	9,429	5,546	62.8%	5,005	3,861	37.2%	9,541	11,306	1,566	51,432
Jumlah/ Rata2	361,734	141,423	83,835	62.3%	76,862	59,614	37.7%	94,649	114,292	16,040	491,532

Sumber: Jaringan Jalan Nasional di Indonesia (Revisi 3 April 2009), Bina Marga



Sumber: JICA Study Team

**Gambar 4.1.21 Kondisi Jalan Nasional Tiap-Tiap Pulau di Indonesia**

Berdasarkan perbandingan awal pada layanan angkutan jalan antar-pulau di Indonesia, temuan-temuan utama yang diperoleh adalah sebagai berikut:

- i) **Kondisi jalan nasional :**  
 Kondisi jalan nasional, kecuali kondisi perkerasan di Kepulauan Kalimantan, Maluku, dan Papua tidak memuaskan. Pemeliharaan jaringan jalan yang mencakup rehabilitasi dan peningkatan harus dilakukan pada pulau-pulau tersebut untuk mengurangi kesenjangan wilayah.
- ii) **Kondisi jalan kecuali jalan nasional:**  
 Kondisi jalan dan perkerasan pada jalan kabupaten di Indonesia cukup buruk. Oleh karena itu, perlu dilakukan perbaikan perkerasan untuk melayani pengguna kendaraan bermotor dan penumpang.

**Tabel 4.1.23 Data Kecelakaan di Jalan Tiap-Tiap Pulau di Indonesia**

	Penduduk (ribuan)	Kecelakaan di Jalan (no.)	Korban Di Jalan (orang)	Angka Korban di Jalan (korban / 100,000 penduduk)
Sumatra	48,807	8,883	4,989	10.2
Java	132,857	30,030	7,409	5.6
Bali & Nusa Tenggara	12,414	2,726	1,084	8.7
Kalimantan	12,848	3,309	1,466	11.4
Sulawesi	16,531	4,064	1,751	10.6
Maluku & Papua	5,067	541	256	5.1
Total / Average	228,523	49,553	16,955	7.4

## i) Kecelakaan di Jalan :

Jumlah kecelakaan di jalan dan korban kecelakaan jalan di Pulau Jawa sangat besar, karena penduduk terkonsentrasi di pulau ini. Namun, angka korban kecelakaan jalan di Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi lebih dari 10 tiap 100.000 orang. Kondisi jalan nasional pulau-pulau ini agak lebih baik dari pada pulau-pulau lainnya kecuali Jawa.

## 4) Isu Regional yang Mencolok pada Konsentrasi Daerah Urban

Terdapat sepuluh wilayah konsentrasi urban di Indonesia dengan penduduk lebih dari satu jiwa seperti yang diperlihatkan pada tabel berikut. Dari Jakarta, Bekasi, Tangerang dan Depok terbentuk Wilayah Metropolitan Jabodetabek dengan jumlah penduduk 23 juta. Daerah ini merupakan wilayah metropolitan terbesar ke 2 di dunia dalam kategori jumlah penduduk.

Kepadatan lalu lintas yang parah terlihat di wilayah-wilayah perkotaan dan jalan raya radial, terutama pada pagi hari dan sore hari pada jam sibuk. Peningkatan kebutuhan sarana jalan telah menyebabkan kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan waktu perjalanan yang lebih lama.

**Tabel 4.1.24 Konsentrasi di Wilayah Perkotaan**

No.	Nama Kota	Propinsi	Pulau	MU CI 2005 (orang)	Areal (km <sup>2</sup> )	Kepadatan Penduduk (persons/km <sup>2</sup> )
1	Jakarta	DKI Jakarta	Java	8,839,247	661.52	13,362
2	Surabaya	East Java	Java	2,611,506	274.06	9,529
3	Bandung	West Java	Java	2,288,570	167.67	13,649
4	Medan	North Sumatra	Sumatra	2,029,797	265.1	7,657
5	Bekasi	West Java	Java	1,940,308	210.49	9,218
6	Tangerang	West Java	Java	1,451,595	164.54	8,822
7	Semarang	Central Java	Java	1,352,869	373.67	3,620
8	Depok	West Java	Java	1,339,263	200.29	6,687
9	Palembang	South Sumatra	Sumatra	1,323,169	400.5	3,304
10	Makassar	South Sulawesi	Sulawesi	1,168,258	175.77	6,647

Sumber: Badan Pusat Statistik, Republik Indonesia (web). and Wikipedia



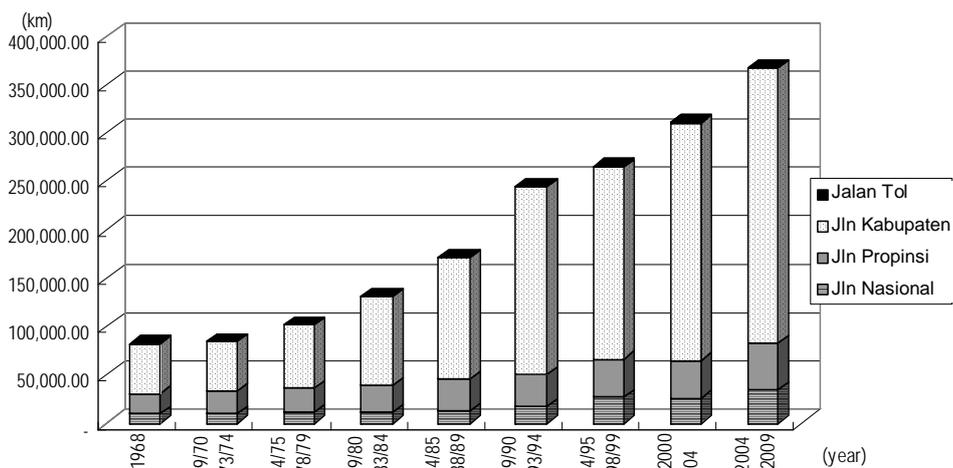
**Gambar 4.1.22 Konsentrasi Daerah Urban**

5) Isu Umum yang Menyolok

Jaringan Jalan telah secara tetap dibangun setiap tahun seperti yang diperlihatkan pada Tabel dan gambar.

**Tabel 4.1.25 Pembangunan Jaringan Jalan di Indonesia**

Year	Jalan Nasional (km)	Jalan Propinsi (km)	Jalan Kabupaten (km)	Jalan Toll (km)	Jumlah (km)
1968	9,780.00	21,116.00	51,031.00	0.00	81,927.00
1974	10,167.00	22,682.00	51,448.00	0.00	84,297.00
1979	10,945.00	25,878.00	64,435.00	50.00	101,308.00
1984	11,500.00	27,500.00	91,776.00	67.16	130,843.16
1989	12,594.00	33,393.00	124,771.00	257.16	171,015.16
1994	17,800.00	32,250.00	194,114.00	402.49	244,566.49
1999	26,853.00	39,745.70	198,131.62	460.14	265,190.46
2004	26,271.03	38,913.56	244,844.00	460.14	310,488.73
2009	34,628.83	48,681.00	283,323.00	649.12	367,281.95



Sumber: Jaringan Jalan Nasional di Indonesia 2008 (Revisi 3 April 2009), Bina Marga

Biaya pemeliharaan jalan dan jembatan akan meningkat secara proporsional dengan panjang jalan di waktu yang akan datang. Sementara itu, rancangan baru tentang lalulintas baru-baru ini menjadikan pemerintah Indonesia bertanggung jawab atas kerusakan jalan, luka-luka dan kematian. Sebagai hasilnya, kewajiban pemeliharaan jalan menjadi lebih serius. Pengelolaan pemeliharaan akan dilaksanakan dengan cara yang efektif dan efisien dengan cara pelaksanaan sistem pengelolaan aset dan peningkatan kapasitas.

Masalah penting lainnya adalah pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol di Jawa. Koridor jalan raya lintas Jawa direncanakan akan dibangun dengan skema BOT, dan yang paling penting adalah melakukan kontrak dengan cara konsesi. Akan tetapi, banyak ruas-ruas jalan yang belum ada kemajuan, akibat tidak ada kemajuan dalam kegiatan pengadaan lahan. Oleh karena itu, pemerintah membangun skema baru untuk menyertakan kegiatan pengadaan lahan dan bantuan pembiayaan bagi investor swasta untuk pengadaan lahan dalam rangka percepatan kemajuan pembangunan koridor jalan tol lintas Jawa.

#### (4) Rencana Kegiatan Terhadap Isu-Isu

##### 1) RPJM 2010-2014 yang akan datang

BAPPENAS mengindikasikan kebijakan dan strategi berikut ini terhadap isu-isu yang belum diatasi dalam draft konsep RPJM 2010-2014 yang akan datang.

##### ● Kebijakan

- i) Pemeliharaan jalan dan jembatan secara rutin dan periodik
- ii) Rehabilitasi/pelebaran/penguatan dan penggantian jembatan
- iii) Peningkatan struktur dan rekonstruksi jalan
- iv) Peningkatan pembangunan kapasitas dan jalan
- v) Pembangunan bangunan pemisah, jalan bebas hambatan, dan jembatan panjang

##### ● Strategi

- i) Pembangunan prasarana berbasis sub-sektor dan pulau
- ii) Finalisasi master plan transportasi untuk masing-masing pulau
- iii) Dukungan terhadap Pembangkit Listrik 10,000 Megawatt \*
- iv) Memfokuskan infrastruktur di daerah perkotaan di Jawa
- v) Memfokuskan pada infrastruktur kelautan di Kawasan Timur Indonesia (KTI) \*
- vi) Instruksi Presiden tentang Papua \*
- vii) Menyertakan sektor perbankan dalam pembiayaan pembangunan kegiatan dan infrastruktur transportasi \*
- viii) Deregulasi sektor transportasi untuk penyertaan swasta

\* : Kebijakan-kebijakan tersebut sedang didiskusikan antara Bappenas dan jajaran kementerian.

## 2) Jaringan Jalan Nasional di Indonesia tahun 2008 (Revisi tanggal 3 April 2009)

Bina Marga menyebutkan misi, tujuan dan sasaran berikut bagi penanggulangan isu-isu yang diindikasikan pada Jaringan Jalan Nasional di Indonesia tahun 2008 (Revisi tanggal 3 April 2009):

- Misi

- i) Pelaksanaan pembangunan jalan secara efektif, efisien dan berkesinambungan.
- ii) Peningkatan sumberdaya manusia untuk meningkatkan profesionalisme dan perhatian terhadap pembangunan jaringan jalan.
- iii) Membangun teknologi yang efisien, tepat dan kompetitif, serta meningkatkan kualitas prasarana jalan.
- iv) Mendorong partisipasi stakeholder dalam pembangunan jaringan jalan

- Tujuan

- i) Menurunkan angka kemiskinan dan membangun wilayah serta meningkatkan pendistribusian progres dan hasilnya antar wilayah melalui perencanaan tata ruang.
- ii) Meningkatkan pengadaan pangan dan meningkatkan pertumbuhan perekonomian nasional.
- iii) Meningkatkan profesionalisme, produktifitas dan akuntabilitas dalam pengaturan pekerjaan umum.

- Sasaran

- i) Peningkatan layanan di daerah perkotaan dan kontrol terhadap perkembangan kota-kota utama dan daerah metropolitan.
- ii) Memberikan dukungan kepada wilayah melalui pembangunan jaringan jalan nasional dan jalan non-tol yang strategis di daerah perbatasan, daerah rawan bencana alam, daerah terisolir, dan daerah terpencil.
- iii) Meningkatkan efisiensi dan kenyamanan dalam angkutan penumpang, barang, dan jasa dengan peningkatan kapasitas angkutan dan kualitas layanan prasarana jalan, dan meningkatkan aksesibilitas regional.
- iv) Meningkatkan kualitas pengawasan dan profesionalisme dalam pengelolaan pekerjaan umum dengan sumberdaya manusia yang lebih baik untuk mendukung tugas-tugas kepemimpinan. Hal ini harus dilaksanakan dengan berbagai workshop dan pedoman teknis pada bidangnya.
- v) Peningkatan kualitas kelembagaan, kinerja dan pengelolaan pekerjaan umum melalui pelaksanaan pemerintahan yang baik.

## 3) Rencana Kegiatan

Pendekatan sub-sektor prasarana jalan pada daerah fokus sama dengan sektor transportasi. Hubungan antara daerah fokus dan isu-isu sebelumnya, rencana kegiatan terhadap isu-isu tersebut, dan indikator kinerja diperlihatkan dalam tabel berikut:

**Tabel 4.1.26 Rencana Kegiatan dan Indikator Kinerja dalam Sektor Angkutan Jalan**

	Isu	Rencana Kegiatan	Indikator
<b>1. Pertumbuhan Perekonomian yang Kuat</b>			
<b>1.1 Membangun Prasarana Tulangpunggung yang Kuat</b>			
(1) Peningkatan Transportasi Perbekalan	<b><u>Layanan Angkutan Jalan yang Tidak Memadai</u></b> 1) Jaringan jalan raya yang buruk 2) Jaringan jalan raya tidak memadai 3) Kondisi jalan buruk 4) Keterpaduan dengan sub-sektor transportasi lainnya tidak lengkap	a) Pembangunan jalan raya b) Pembangunan jaringan jalan c) Peningkatan kondisi jalan d) Peningkatan jalan akses ke pelabuhan, angkutan darat dan lainnya	i) Kepadatan jalan bebas hambatan ii) Indeks kepadatan jalan iii) Kepadatan jalan perkerasan iv) Jumlah volume angkutan barang v) Rata2 lalulintas harian per tahun (AADT)
(2) Peningkatan angkutan penumpang	<b><u>Layanan Angkutan Jalan Tidak Memadai</u></b> 1) Jaringan jalan bebas hambatan buruk 2) Jaringan jalan tidak memadai 3) Kondisi jalan buruk 4) Keterpaduan dengan sub-sektor transportasi lainnya tidak lengkap	a) Pembangunan jalan bebas hambatan b) Pembangunan jaringan jalan c) Peningkatan kondisi jalan d) Peningkatan jalan akses ke bandara, angkutan darat dan lainnya	i) Kepadatan jalan bebas hambatan ii) Indeks kepadatan jalan iii) Kepadatan jalan perkerasan iv) Jumlah volume angkutan penumpang v) Rata2 lalulintas harian per tahun (AADT)
<b>1.2 Peningkatan Infrastruktur di Kota-Kota Besar</b>			
(1) Bebas dari Isu Transportasi Daerah Urban	<b><u>Jaringan Jalan Tidak Lengkap dan Volume Lalulintas yang Tinggi</u></b> 1) Kepadatan lalulintas di daerah metropolitan Jabodetabek 2) Kepadatan lalulintas di kota-kota besar	a) Pembangunan jalan lingkar b) Peningkatan pada perempatan jalan c) Peningkatan persimpangan jalan d) Peningkatan jalan akses ke bandara, sistim KA dan lainnya e) Instalasi Sistim Transportasi Pintar (ITS) f) Peningkatan Sistim Pengawasan Lalulintas (TCS)	i) Rata2 kecepatan perjalanan ii) Kepadatan lalulintas jam sibuk iii) Penghematan waktu iv) Rata2 lalulintas harian per tahun (AADT)
<b>2. Penurunan Kemiskinan</b>			
<b>2.1 Pengadaan Layanan Prasarana Dasar di Daerah Kekurangan</b>			
(1) Penurunan Disparitas Regional	<b><u>Disparitas Regional pada Layanan Angkutan Jalan</u></b> 1) Disparitas regional pada kepadatan jalan 2) Disparitas regional pada keadaan jalan 3) Disparitas regional pada kecelakaan jalan	a) Pembangunan jaringan jalan b) Peningkatan kondisi jalan c) Instalasi fasilitas keamanan jalan	i) Indeks kepadatan jalan ii) Kepadatan jalan perkerasan iii) Rasio kecelakaan jalan

	Isu	Rencana Kegiatan	Indikator
			iv) Waktu akses untuk mencapai iv) Rata-rata lalulintas harian per tahun (AADT)
3. Umum			
	1) Tingginya biaya pengelolaan jalan tinggi  2) Tingginya rasio kecelakaan jalan  3) Kurangnya pengalaman pada teknologi baru  4) Masterplan jaringan transportasi tidak memadai	a) Instalasi sistim pengelolaan aset b) Capacity building c) Instalasi fasilitas keamanan jalan d) Pendidikan keamanan jalan e) Pembangunan terowongan jalan f) Pembangunan jembatan bentangan panjang g) Studi masterplan jaringan transportasi	i) Biaya pemeliharaan  ii) Rasio kecelakaan jalan  iii) Rata2 lalulintss harian per tahun (AADT) iv) Penghematan waktu

Sumber: JICA Study Team

Rencana kegiatan yang diusulkan dikaji dari segi angkutan barang dan penumpang untuk seluruh Indonesia serta isu transportasi di daerah perkotaan. Isu tersebut didaftar dari masing-masing segi dan kegiatan yang akan diambil untuk pendekatan isu yang diusulkan seperti yang diperlihatkan dalam Tabel 4.1.25 diatas.

Berdasarkan hal tersebut, rencana kegiatan diatur ulang menurut wilayah dan dikelompokkan dalam tiga daerah fokus. Selanjutnya, proyek-proyek yang konkret diusulkan pada masing-masing wilayah dengan areal fokus proyek. Hasilnya diringkas dalam Tabel 4.1.27 berikut.

**Tabel 4.1.27 Rencana Kegiatan untuk Pembangunan Prasarana Angkutan Jalan**

Wilayah	1. Membangun Tulang Punggung Prasarana yang Kuat	2. Peningkatan Prasarana di Kota-Kota Utama	3. Pengadaan Layanan Prasarana Dasar di Daerah Tertinggal
Jakarta	(1) Pembangunan jalan akses menuju pelabuhan utama (2) Peningkatan jalan akses menuju pelabuhan utama (3) Peningkatan jalan akses ke station KA	(1) Hubungan Jalan Lingkar Jakarta ke 2 (2) Peningkatan kepadatan di perempatan jalan (3) Peningkatan jalan persimpangan (4) Instalasi Sistim Transportasi Pintar (ITS) (5) Peningkatan Sistim Pengawasan Lalulintas (TCS)	---
Jawa	(1) Pembangunan Koridor Jalan Raya Lintas Jawa (2) Instalasi terowongan di daerah pegunungan untuk generasi berikutnya	(1) Peningkatan jaringan jalan urban di Bandung, Surabaya dan Semarang (2) Instalasi Sistim Transportasi Pintar (ITS)	(1) Pembangunan akses jaringan jalan pedesaan dari daerah produksi ke pasar
Sumatra	(1) Pembangunan Koridor Jalan Raya Lintas Sumatera (2) Pembangunan Jembatan Bentangan Super Panjang antara Jawa dan Sumatera	(1) Peningkatan jaringan jalan urban di Medan dan Palembang	(1) Pembangunan jaringan jalan feeder

Wilayah	1. Membangun Tulang Punggung Prasarana yang Kuat	2. Peningkatan Prasarana di Kota-Kota Utama	3. Pengadaan Layanan Prasarana Dasar di Daerah Tertinggal
Kalimantan	(1) Pembangunan Jalan Lintas Kalimantan (Kalimantan Barat – Tengah – Selatan)	---	(1) Pembangunan jalan feeder
Sulawesi	(1) Pembangunan Koridor Jalan Lintas Sulawesi (Sulawesi Selatan – Tengah – Utara)	(1) Pembangunan jaringan jalan urban di Makassar	(1) Development of market access road for agriculture sector
Bali & Nusa Tenggara dan Maluku & Papua	---	---	(1) Pembangunan jalan akses ke pelabuhan dan bandara in tiap-tiap pulau

Sumber: disiapkan oleh JICA Study Team

Kriteria yang diusulkan untuk pemilihan proyek prioritas pada sub-sektor angkutan jalan sama dengan sektor transportasi, dan proyek jalan harus difokuskan pada berikut:

- b) Proyek yang dapat mengatasi kapasitas pengadaan mendesak yang tidak mencukupi dibandingkan dengan kebutuhan. Defisit pada kapasitas pengadaan sangat mempengaruhi pertumbuhan perekonomian nasional yang membutuhkan solusi segera.
  - i) Pembangunan Jaringan Transportasi Utama di Pulau Jawa (Lintas Jawa, Jalan Akses ke Jalan Bebas Hambatan dll.)
  - ii) Proyek yang memberikan kontribusi untuk menurunkan kepadatan lalu lintas di daerah metropolitan Jabodetabek (Peningkatan pertemuan jalan, persimpangan, dan peningkatan jalan akses ke stasiun MRT dan lainnya)
- c) Proyek yang memiliki potensi pembangunan yang tinggi dari segi perekonomian nasional.
  - i) Pembangunan Sistem Jalan KA Batubara di Pulau Kalimantan (Peningkatan Jalan antara lokasi pertambangan dan stasiun muatan KA)
  - ii) Peningkatan Sistem KA Batubara di Pulau Sumatera (Peningkatan Jalan antara lokasi pertambangan dan stasiun muatan KA)
- d) Proyek yang memerlukan peningkatan dalam kualitas layanan dari sudut pandang keamanan, lingkungan hidup dan sosial.
  - i) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap penurunan kepadatan lalu lintas di kota-kota utama: Surabaya, Bandung dan Semarang (Jalan lingkar, Peningkatan perempatan jalan, Peningkatan persimpangan dan lain-lain)
  - ii) Pembangunan jalan terowongan di daerah pegunungan di Pulau Jawa, bentangan jembatan super panjang dan lainnya.

- e) Proyek yang diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap perekonomian regional dengan memperkuat aksesibilitas antara pusat perkotaan wilayah dan daerah pedesaan.
  - i) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap penurunan kepadatan di kota-kota utama: Medan, Palembang and Makassar tanpa Pulau Jawa (Jalan Lingkar, Peningkatan Perempatan Jalan, Peningkatan Persimpangan Jalan dan lainnya)
  - ii) Peningkatan pelabuhan di Medan, Surabaya, Makassar dan Banjarmasin (Peningkatan jalan akses pelabuhan)
  - iii) Pembangunan jalan regional dan proyek dengan prioritas tinggi sesuai evaluasi BAPEDA
  - iv) Peningkatan bandara dan pelabuhan regional untuk memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian Kawasan Timur Indonesia (Peningkatan jalan akses pelabuhan)
- f) Proyek tanpa kegiatan non-struktural untuk peningkatan efisiensi angkutan, termasuk ITC, pembangunan sumberdaya manusia, pengenalan pengelolaan aset dan selanjutnya.
  - i) Instalasi Sistem Pengelolaan Aset
  - ii) Peningkatan Kapasitas (Teknologi & Perencanaan Pengelolaan Pemeliharaan dan lain-lain).

#### 4.1.6 Transportasi Kereta Api (KA)

Karakteristik sistem transportasi kereta api merupakan moda transportasi yang paling efisien di daratan untuk angkutan jarak jauh dengan volume yang besar atau dengan jumlah penumpang yang banyak pada saat bersamaan dalam suatu jalur. Meskipun kereta api merupakan sistem angkutan tulang punggung, layanannya hanya berbasis titik ke titik. Oleh karena itu, sistem KA yang efektif memerlukan dukungan komplement dari berbagai moda angkutan dan sarana lainnya seperti keterpaduan jaringan angkutan antar-moda dan layanan feeder.

(1) Program Pembangunan Saat Ini

1) RPJM 2004-2009 yang ada

Program pembangunan untuk pengembangan perkeretaapian ditetapkan pada RPJM 2004-2009 yang ada sebagai berikut:

- i) Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana Perkeretaapian
- ii) Program Peningkatan dan Pembangunan Perkeretaapian
- iii) Program Peningkatan Aksesibilitas untuk Angkutan Keretaapi
- iv) Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Perkeretaapian

Isu kunci pada RPJM 2004-2009 yang ada untuk memformulasikan empat program diatas diuraikan sebagai berikut:

- i) Masih banyak terdapat prasarana perkeretaapian yang telah melebihi usia penggunaan. Juga terdapat keterbengkalaiian pemeliharaan prasarana dengan ruas-ruas bottleneck di berbagai jalur.
- ii) Kualitas sarana KA yang menurun disebabkan oleh sistem pemeliharaan yang tidak efisien.
- iii) Tingginya angka kecelakaan keretaapi umumnya disebabkan oleh keterlambatan pemeliharaan dan rendahnya disiplin pengguna jalan persimpangan kereta api.
- iv) Banyaknya persimpangan jalan kereta api yang berbahaya terhadap keselamatan pengoperasian keretaapi dan menghambat kapasitas KA dalam hal frekwensi dan kecepatan.
- v) Rendahnya keselamatan, disiplin dan terdapat banyak hambatan di stasiun dan sepanjang jalur KA.
- vi) Terbatasnya mobilitas angkutan yang disebabkan oleh keterpaduan antar-moda yang tidak optimal.
- vii) Rendahnya produktifitas perkeretaapian
- viii) Lembaga dan regulasi perkeretaapian yang tidak efektif
- ix) Skema Pembiayaan Kebijakan yang tidak efektif dalam penerapan pola Public Service Obligation (PSO/Kewajiban Pelayanan Publik), Infrastructure Maintenance and Operation (IMO/Pengelolaan dan Pengoperasian Prasarana) dan Track Access Charge (TAC/Biaya Akses Trek)

- x) Peran BUMN dan partisipasi swasta yang belum memadai di perkeretaapian.
- xi) Keterbelakangan pada teknologi perkeretaapian dan industri perkeretaapian nasional.

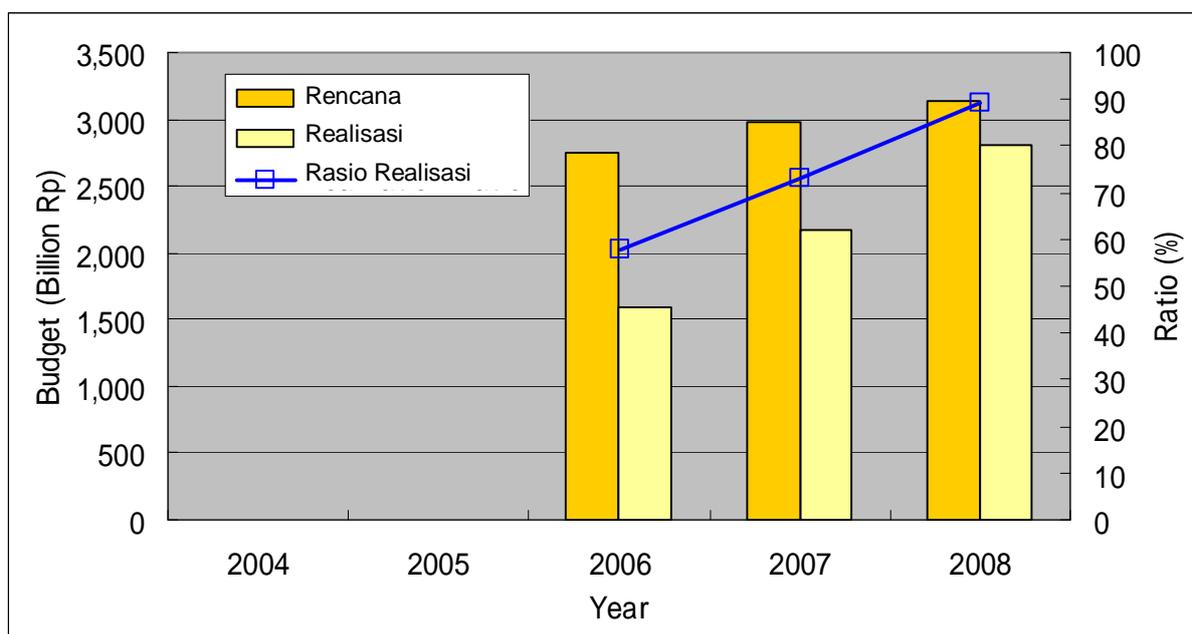
## 2) Alokasi Anggaran 2005-2009

Alokasi anggaran APBN berdasarkan rencana strategis 2005-2009 Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA), Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.1.28 Evaluasi Anggaran APBN berdasarkan Rencana Strategi 2005-2009 Kementerian Transportasi – Sub-Sektor Perkeretaapian**

Program	Target Anggaran APBN (Milyar Rp.)	Alokasi Anggaran APBN (Milyar Rp.)	%
Rehabilitasi prasarana dan sarana KA	301.81	172.14	57.04
Peningkatan dan pembangunan prasarana dan sarana	33,177.76	11,536.09	34.77
Peningkatan aksesibilitas terhadap angkutan KA	1,514.55	2,449.72	161.75
Restrukturisasi dan reformasi lembaga	418.16	445.73	106.59
Jumlah	35,412.29	14,603.68	41.24
Investasi Prasarana (APBN)	31,353.16	10,922.60	34.84
Investasi Sarana t (APBN)	2,419.95	1,110.68	45.90

Sumber: Rencana Strategis DJKA, 2010-2014& Hasil Evaluasi



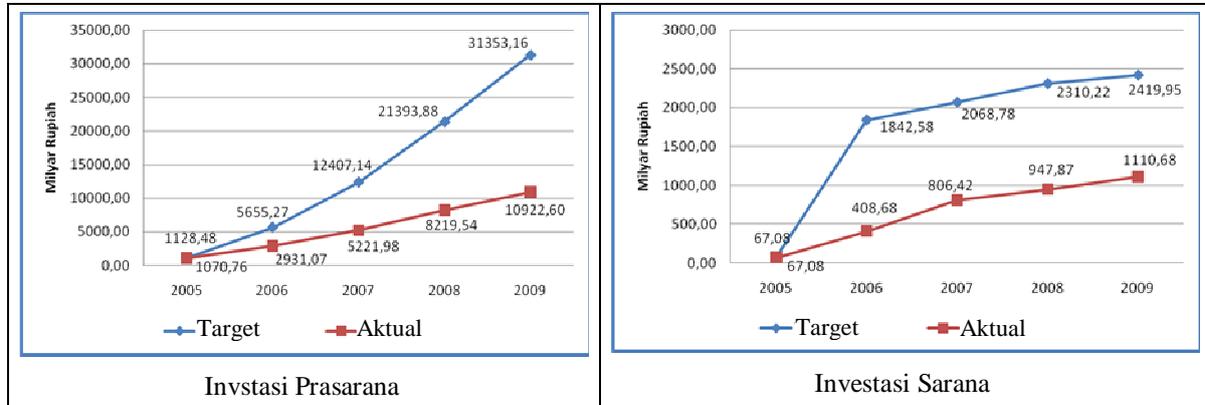
Sumber: Biro Keuangan, Kementerian Perhubungan (LEMTEK Draft-Laporan Akhir)

**Gambar 4.1.23 Anggaran Nasional (APBN) Angkutan KA**

Alokasi anggaran sejumlah Rp.14,60 triliun hanya 41,24% dari target anggaran APBN (Rp.35,41 triliun) sesuai dengan Rencana Strategis Kementerian Transportasi tahun 2005-2009. Dapat dilihat disini bahwa alokasi anggaran APBN untuk peningkatan dan pembangunan prasarana dan sarana KA hanya 34,77% disebabkan oleh anggaran yang terbatas dan keterlambatan pelaksanaan yang

disebabkan oleh isu pengadaan lahan. Oleh karena itu, banyak sarana KA yang sudah tua dan telah melebihi usia rencana dan tetap dioperasikan dengan kemampuan yang rendah.

Alokasi anggaran (2005-2009) untuk prasarana dan sarana KA tahunan dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber: Rencana Strategis DJKA, 2010-2014

**Gambar 4.1.24 Alokasi Dana untuk Investasi Prasarana dan Sarana**

(2) Kemajuan Pembangunan

Target dan keberhasilan kegiatan pembangunan sektor transportasi KA tahun 2005-2009 diperlihatkan dalam Tabel 4.1.29. Beberapa bagian yang berkaitan dengan modernisasi kelistrikan/signal serta pengadaan/penggantian sarana dapat dicapai pada angka 200%. Sementara itu, keberhasilan pada beberapa kegiatan ditujukan untuk prasarana KA dan peningkatan trek KA serta pembangunannya diperkirakan kurang dari 50% dalam tahun 2009. Kegiatan lainnya yang juga mencakup rehabilitasi telekomunikasi/kelistrikan, kereta pada sarana KA, pengadaan plat penghubung, dan pengadaan/penggantian sarana lokomotif tidak dapat berhasil sesuai dengan target disebabkan oleh kurangnya anggaran. Pembangunan perkeretaapian Kalimantan Timur tidak berjalan dengan baik dan masih menunggu dukungan sektor swasta dan peran serta pemerintah daerah.

**Tabel 4.1.29 Target dan Realisasi Tiap-Tiap Kegiatan Sektor Perkeretaapian (2005-2009)**

Program	Kegiatan	Unit	Total 2005-2009			
			Target	Keberhasilan	Persentase	
Rehabilitasi sarana dan prasarana perkeretaapian	1. Prasarana KA					
	a	Rehabilitasi Trek (backlog)	km	0	32.26	N.T.
	b	Rehabilitasi Jembatan	Satuan	0	0	N.T.
	c	Rehabilitasi Signal	Paket	7	1	<b>14.30%</b>
	d	Rehabilitasi Telekomunikasi	Paket	19	0	<b>0.00%</b>
	e	Rehabilitasi Kelistrikan	Paket	5	0	<b>0.00%</b>
	f	Perbaikan Jembatan Penyeberangan	Lks/Pck	95	7	<b>7.40%</b>
	2. Sarana KA					
	a	KA (K3)	Satuan	100	0	<b>0.00%</b>
b	Listrik Multiple Unit (KRL)	Satuan	5	6	120.00%	
c	Diesel Multiple Unit (KRD)	Satuan	34	21	61.80%	
Peningkatan & pembangunan prasarana & sarana	1. Peningkatan & pembangunan trek KA					
	a	Peningkatan kapasitas trek KA	km	1,145.52	1,446.21	126.20%
	b	Peningkatan jembatan	Satuan	34	85	250.00%
	c	Pembangunan trek KA	km	643	296.57	<b>46.10%</b>
	d	Pengadaan trek rel	Ton	550,489	142,311	<b>25.90%</b>
	e	Pengadaan batang penghubung	Unit	111	0	<b>0.00%</b>
	f	Pengadaan switch KA	Unit	245	100	<b>40.80%</b>
	g	Pengadaan lahan	Paket	19	22	115.80%
	h	Pembangunan Jembatan	Unit	55	72	130.90%
	2. Modernisasi sistim listrik dan sinyal					
	a	Sinyal	Paket	29	69	237.90%
	b	Jaringan telekomunikasi	km	15	38.38	255.90%
	c	Listrik aliran atas (LAA)	Paket	14	13	92.90%
	d	Alat peringatan	Paket	40	30	75.00%
	e	Pintu penyeberangan	Paket	4	11	275.00%
	3. Sarana pengadaan/penggantian					
	a	Listrik Multiple Unit (KRL)	Set	10	54	540.00%
	b	KRDE	Satuan	15	40	266.70%
	c	Lokomotif	Satuan	50	0	<b>0.00%</b>
4. Revitalisasi & pembangunan angkutan KA wilayah Jabotabek						
5. East Kalimantan railways development			Paket	2	0	<b>0.00%</b>
Peningkatan aksesibilitas layanan angkutan KA	1. Pengadaan KA klas Ekonomi t		Unit	90	151	167.80%
	2. Subsidi untuk angkutan KA kelas Ekonomi		Paket	5	5	100.00%
Reformasi dan restrukturisasi Organisasi	1. STD		Paket	110	181	164.50%
	2. Pembangunan Data dan SIM		Paket	45	7	<b>15.60%</b>
	3. Adminstrasi		Paket	5	5	100.00%

Sumber: Rencana Strategis DJKA, 2010-2014

Tabel berikut merupakan ringkasan kinerja dan produktifitas sub-sektor transportasi yang terdiri dari angkutan penumpang dan kargo. Seluruh produktifitas transportasi, kecuali penumpang non-Jabodetabek, secara tetap telah meningkat selama bertahun-tahun. Namun, diasumsikan bahwa pengguna KA tetap belum melihat bahwa layanan kereta api lebih baik dan efektif daripada angkutan jalan raya.

Kebutuhan kedepan untuk penggunaan KA aka menurun pada saat bersaing dengan perjalanan cepat. Misalnya, penumpang kereta api jalur Jakarta-Bandung telah menurun setelah selesainya jalur cepat

Jakarta-Bandung (Cipularang) pada tahun 2005. Bagimanapun juga, master plan atau studi rencana pembangunan regional atau jaringan transportasi harus lebih dulu disiapkan untuk seluruh sektor transportasi, dengan kolaborasi dan koordinasi antar kementerian dan lembaga bersangkutan. Rute prioritas tinggi harus diidentifikasi untuk pembelanjaan yang optimal.

Neto PSO (IMO-TAC+PSO)<sup>1</sup> akan meningkat lebih dari 98% dari Rp. 270 milyar pada tahun 2005 menjadi Rp.535 milyar tahun 2009 (lihat Tabel 4.1.20 dibawah). Berarti, pengeluaran pemerintah untuk pengoperasian KA seperti subsidi meningkat tahun demi tahun. Subsidi PSO untuk kelas ekonomi didominasi pada layanan KA jarak pendek termasuk perkotaan dan jalur komuter. Revisi tarif harus segera dipelajari untuk meningkatkan keuangan dan untuk kesinambungan pengoperasian KA kedepan.

**Tabel 4.1.30 Kinerja Transportasi KA 2005-2009**

Deskripsi	Satuan	Tahun				
		2005	2006	2007	2008	2009*
Produktifitas Angkutan						
Angkutan Penumpang						
• Penumpang – Km	juta pnp–km	14,345.31	15,438.21	15,871.94	18,510.58	18,619.09
• Penumpang	juta pnp.	151.49	161.29	168.21	197.77	201.84
• Penumpang Jabotabek	juta pnp.	100.97	104.42	111.84	126.70	133.03
• Penumpang Non Jabotabek	juta pnp	50.52	56.87	56.36	71.07	68.81
• Komersial	juta pnp	22.02	21.88	26.22	32.71	33.69
• Ekonomi	juta pnp	129.47	139.41	141.98	154.70	157.40
• Ekonomi AC	juta pnp	-	-	-	10.36	10.75
Angkutan Kargo						
• Kargo – Km	juta ton–km	4,152.00	4,388.40	4,360.40	4,337.20	5,353.39
• Kargo	juta ton	17.33	17.48	16.82	19.55	18.95
• Nego Kargo	juta ton	16.53	16.86	16.23	17.49	18.46
• Non Nego Kargo	juta ton	0.80	0.62	0.59	2.06	0.49
NET PSO ( IMO- TAC+PSO )	Bill. Rp	270.00	350.00	425.00	544.67	535.00

Sumber: Rencana Strategis DJKA, 2010-2014

### (3) Isu yang Masih Ada

#### 1) Isu Utama yang Masih Ada dalam RPJM 2010-2014 yang Akan Datang

Menurut draft konsep untuk RPJM 2010-2014 yang akan datang, BAPPENAS menangani isu yang masih ada sebagai berikut:

- i) Banyak prasarana yang sudah tua dan melebihi umur perencanaannya yang dilalaikan pemeliharannya
- ii) Banyak sarana perkeretaapian yang tidak lagi dioperasikan (usia perencanaannya sudah lewat dan kelalaian dalam penanganan pemeliharaan)
- iii) Ruas trek tunggal tidak dipasang dengan benar
- iv) Keamanan yang rendah dan sering terjadi gangguan di stasiun-stasiun sepanjang trek KA.
- v) Mobilitas angkutan yang terbatas (keterpaduan layanan antar moda tidak optimal)

<sup>1</sup> PSO= Public Service Obligation, IMO=Infrastructure Maintenance and Operation cost, TAC=Track Access Charge

Dilain pihak, DJKA sudah menyebutkan bahwa isu-isu dalam rencana strategis tahun 2010-2014 adalah sebagai berikut,

- i) Banyak prasarana yang tidak sesuai lagi dan tidak dirawat dengan benar.
- ii) Degradasi kualitas sarana angkutan keretaapi.
- iii) Timbulnya bottleneck di beberapa ruas lalu lintas utama dikarenakan oleh peningkatan kapasitas lalu lintas yang tidak seimbang terhadap kenaikan frekwensi layanan KA.
- iv) Dana pemerintah yang terbatas dan kurangnya peran serta swasta di sektor perkeretaapian.
- v) Kecelakaan KA yang tinggi terutama karena kelalaian dalam pemeliharaan.
- vi) Rendahnya keselamatan dan keteraturan dengan banyak gangguan pada stasiun-stasiun sepanjang trek keretaapi..
- vii) Mobilitas angkutan yang terbatas disebabkan oleh keterpaduan mobilitas antar-moda angkutan yang tidak memadai.
- viii) Kebijakan yang tidak efektif dalam penerapan PSO, IMO, TAC dan kelemahan fungsi dan mekanisme perencanaan, pemantauan, evaluasi, kelembagaan, dan sistem data dan informasi.
- ix) Ketidak matangan industri dasar untuk mendukung teknologi perkeretaapian
- x) Lembaga perkeretaapian yang tidak efektif karena tidak dilaksanakannya regulasi perkeretaapian seperti yang ditetapkan dalam UU No. 23/2007.
- xi) Peran BUMN yang terbatas dalam bidang perkeretaapian dan tidak memadainya peran serta swasta.

## 2) Daya Saing Indonesia dalam Sektor Angkutan Kereta Api

Kegiatan sektor angkutan kereta api yang direncanakan dalam RPJM -2004-2009 (Tabel 4.2.29) tidak akan dapat berhasil dengan sempurna. Kurangnya data inventaris dan informasi statistik lainnya mengurangi pemahaman keadaan angkutan KA yang ada. Namun, indikator awal telah dipilih secara hati-hati untuk membandingkan layanan angkutan KA Indonesia dengan negara-negara ASEAN lainnya, Cina dan India. Data dasar yang diperoleh dari internet, buku statistik tahunan dan sumber lainnya dapat dilihat di tabel berikut. Kepadatan KA digunakan sebagai indikator kondisi jaringan.

**Tabel 4.2.31 Data Dasar dan Indikator Sektor Angkutan KA**

Negara	Penduduk (1,000 orang)	Kepadatan Penduduk (orang/km <sup>2</sup> )	Areal (km <sup>2</sup> )	Panjang KA (km)	Jumlah Jalan KA		Tahun Statistik
					(km / 100 km <sup>2</sup> )	(km /1,000 persons)	
1. Indonesia	240,272	132	1,919,440	6,458	0.336	0.027	2006
2. Kamboja	14,495	83	181,040	602	0.333	0.042	2006
3. Malaysia	25,716	79	329,750	1,890	0.573	0.073	2006
4. Filipina	97,977	329	300,000	897	0.299	0.009	2006
5. Thailand	65,905	129	514,000	4,071	0.792	0.062	2006
6. Vietnam	86,968	268	329,560	2,600	0.789	0.030	2006
7. Cina	1,338,613	144	9,596,960	75,438	0.786	0.056	2005
8. India	1,166,079	393	3,287,590	63,221	1.923	0.054	2006
9. Jepang	127,079	340	377,835	27,191	7.197	0.214	2009

Sumber: <http://www.exxun.com/>, buku statistik tahunan dan lainnya

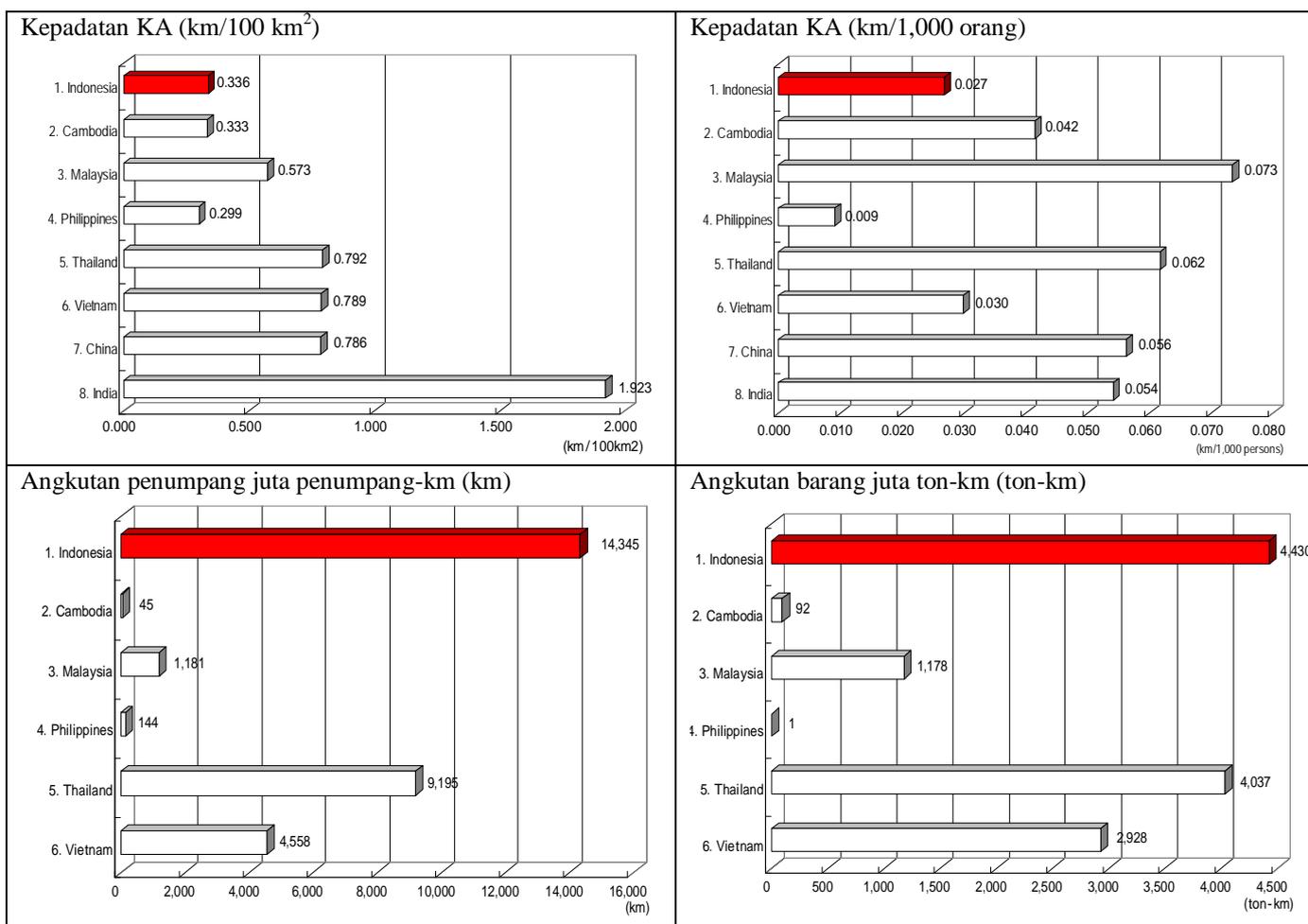
Jumlah penumpang dan kargo per kapita yang diangkut merupakan indikator layanan angkutan kereta api masing-masing untuk pengguna keretaapi dan untuk pengiriman barang..

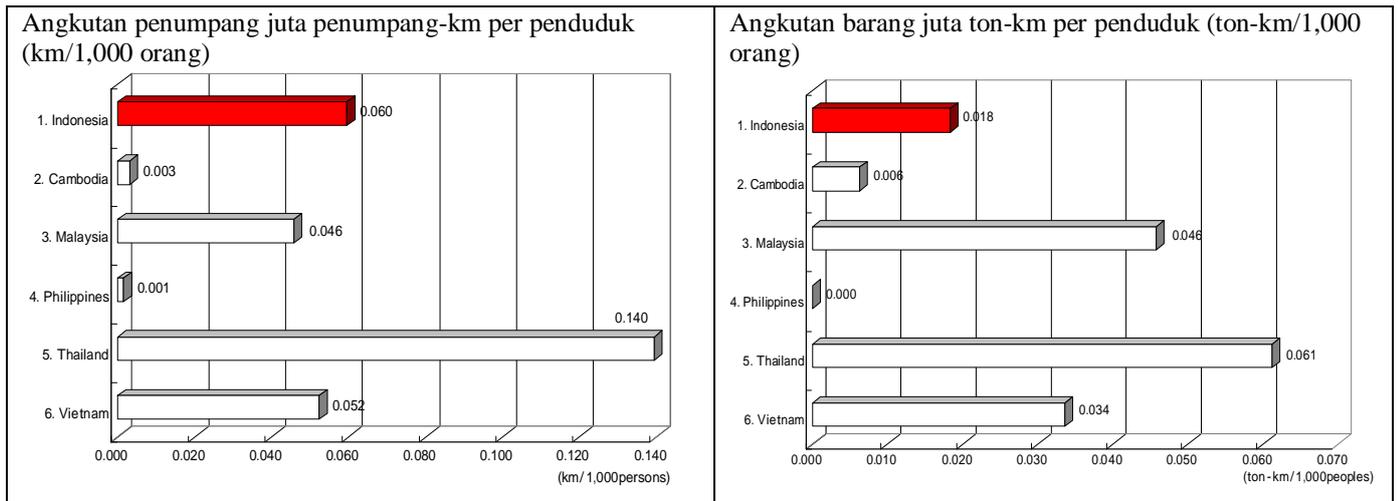
**Tabel 4.2.32 Data Dasar Sektor Angkutan KA**

Negara	Jumlah Penumpang Penumpang-km (km)	Jumlah Penumpang Penumpang-km per penduduk (km/1,000 persons)	Angkutan Barang Juta ton-km (ton-km)	Angkutan Barang Juta ton-km per penduduk (ton-km/1,000persons)	Tahun Statistik
1. Indonesia	14,345	0.060	4,430	0.018	2008
2. Cambodia	45	0.003	92	0.006	2008
3. Malaysia	1,181	0.046	1,178	0.046	2008
4. Philippines	144	0.001	1	0.000	2008
5. Thailand	9,195	0.140	4,037	0.061	2008
6. Vietnam	4,558	0.052	2,928	0.034	2008
7. China	666,200	0.498	2,170,700	1.622	2008
8. India	575,702	0.494	407,398	0.349	2008
9. Japan	245,957	1.935	22,632	0.178	2008

Sumber: <http://www.exxon.com/> dan 2008 World Development Indicators

Neraca perbandingan untuk seluruh indikator yang tersebut diatas dapat dilihat pada gambar berikut. Cina dan India tidak terdapat dalam empat grafik terakhir karena angkutan penumpang dan barang di negara-negara tersebut jauh lebih besar daripada negara-negara lainnya.





Sumber: <http://www.exxon.com/> and 2008 World Development Indicators

**Gambar 4.1.25 Perbandingan Daya Saing Indonesia**

Penelitian tentang layanan angkutan KA di tujuh negara memperlihatkan temuan-temuan utama sebagai berikut:

- i) Peringkat ke 6 dan ke 7 untuk kepadatan KA:  
Kepadatan KA yang rendah berarti layanan jaringan KA di Indonesia tidak memadai dan aksesibilitasnya merupakan salah satu yang terendah diantara negara-negara lain.
- ii) Peringkat pertama dalam jumlah angkutan penumpang dan barang diantara negara-negara ASEAN:  
Hal ini mengindikasikan bahwa Indonesia menempati wilayah terluas dan secara relatif negara dengan penduduk tertinggi, dan memiliki jaringan KA terpanjang.
- iii) Ke 2 dan ke 4 untuk angkutan penumpang dan barang per kapita diantara negara-negara ASEAN:  
Walaupun menempati peringkat ke 1 dalam hal volume angkutan penumpang dan barang, Indonesia menempati peringkat ke 2 dan ke 4 dalam hal satuan per kapita. Berarti bahwa layanan angkutan KA di Indonesia belum mampu untuk mengakomodasi pengguna KA dan pengirim barang.

Perbandingan lainnya dilakukan untuk keadaan pembangunan perkeretaapian di negara kepulauan seperti Indonesia, Jepang dan Inggris. Hasilnya sebagai berikut:

**Tabel 4.1.33 Data Dasar dan Indikator Sektor Angkutan KA (Negara Kepulauan)**

Basis Negara	Penduduk (1,000 orang)	Kepadatan Penduduk (per. /km <sup>2</sup> )	Areal (km <sup>2</sup> )	Panjang Jalan KA (km)	Jumlah Jalan KA		Tahun Statistik
					(km / 100 km <sup>2</sup> )	(km /1,000 penduduk)	
Indonesia	240,272	132	1,919,440	6,458	0.336	0.027	2009
Jepang	127,079	340	377,835	27,191	7.197	0.214	2009
Inggris	61,113	253	244,820	16,567	6.767	0.271	2009
Berbasis Pulau							
Pulau Jawa , Indonesia	132,857	1,026	129,438	4,184	3.232	0.031	2009
Pulau Honshu , Jepang	118,300	519	227,963	20,814	9.130	0.176	2009
Pulau Inggris Raya (GB), Inggris	58,900	281	209,331	16,210	7.744	0.275	2009

Sumber: <http://www.exxun.com/>, buku statistik tahunan dan lainnya

Pulau Jawa di Indonesia memiliki penduduk terbanyak dan merupakan pulau terpadat di dunia dibandingkan Pulau Honshu di Jepang dan Pulau Inggris Raya di Inggris. Namun, panjang jalan keretaapi di Pulau Jawa hanya 20% dari Pulau Honshu dan 25% dari Pulau Inggris Raya. Jumlah jalan kereta api juga sangat rendah jika dibandingkan dengan lainnya.

### 3) Isu Regional yang Menyolok menurut Wilayah Konsentrasi di Daerah Perkotaan

Kota-kota metropolitan yang memiliki penduduk lebih dari dua juta dimana terdapat sistem instalasi kereta bawah tanah didunia diringkas dalam tabel berikut. Namun, empat kota di Indonesia, yakni Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan tidak memiliki sistem subway. Mengingat ukuran dari kota-kota tersebut dan isu yang paling problematis adalah kepadatan lalu lintas dan polusi udara, sistem transportasi umum (Sistem Mass Rapid Transit : MRT, Light Rail Transit : LRT, Bas Rapid Transit : BRT dan lainnya) seharusnya dibangun.

**Tabel 4.1.34 Daftar Daerah Metropolitan dan Kota-Kota Besar**

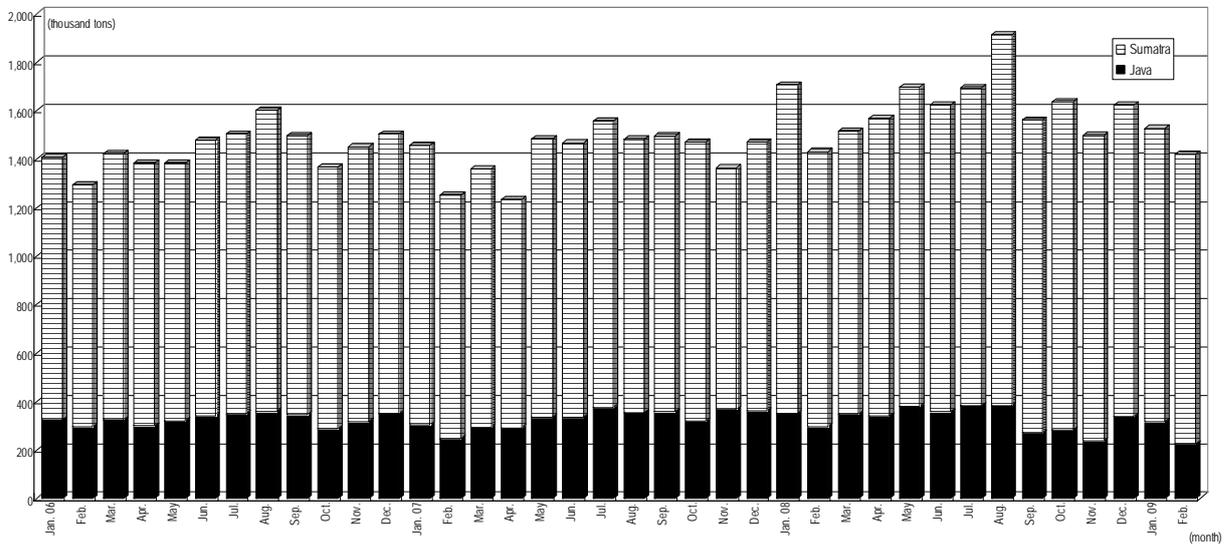
No.	Kota	Negara	Penduduk (jiwa)	Areal (km <sup>2</sup> )	Kepadatan Penduduk (jiwa/ km <sup>2</sup> )	Jalan KA (km)	Kereta Bawah Tanah (km)
1	Tokyo metropolitan	Jepang	29,301,000	6,448	4,544	2,246	289
2	Jabodetabek metropolitan	Indonesia	23,650,350	7,315	3,233	150	0
3	Daerah Keihanshin	Jepang	15,785,000	5,387	2,930	1,503	165
4	Bangkok metropolitan	Thailand	10,061,726	7,762	1,296	23	21
5	Paris	Perancis	9,319,367	2,377	3,921	595	568
6	Jakarta	Indonesia	8,839,247	662	13,362	N.A.	0
7	Tokyo's 23 wards	Jepang	8,221,000	621	13,238	605	273
8	Daerah Chukyo	Jepang	7,656,000	3,866	1,980	932	78
9	New York	Amerika	7,333,253	800	9,167	407	393
10	Kuala Lumpur metropolitan	Malaysia	7,200,000	244	7,388	8.6	56
11	London	Inggris	7,007,091	1,680	4,171	462	408
12	Hong Kong	China	6,310,000	150	39,000	130	82
13	Singapura	Singapore	4,737,000	707.1	6,489	---	89
14	Toronto	Kanada	4,306,309	5,584	771	143	56
15	Berlin	Jerman	3,471,418	891	3,896	320	144

No.	Kota	Negara	Penduduk (jiwa)	Areal (km <sup>2</sup> )	Kepadatan Penduduk (jiwa/km <sup>2</sup> )	Jalan KA (km)	Kereta Bawah Tanah (km)
16	Yokohama	Jepang	3,468,200	434	7,991	245	39
17	Los Angeles	Amerika	3,448,613	1,216	2,836	86	19
18	Montreal	Kanada	3,324,194	3,509	947	65	65
19	Madrid	Spanyol	2,947,228	6,058	487	121	121
20	Chicago	Amerika	2,731,743	589	4,638	171	171
21	Rome	Italia	2,693,383	1,499	1,797	94	34
22	Osaka	Jepang	2,611,600	221	11,817	269	104
23	Surabaya	Indonesia	2,611,506	274	9,529	N.A.	0
24	Bandung	Indonesia	2,288,570	168	13,649	N.A.	0
25	Nagoya	Jepang	2,179,200	326	6,685	184	78
26	Lisbon	Portugis	2,160,000	3,125	819	72	19
27	Medan	Indonesia	2,029,797	265	7,657	N.A.	0

Sumber: "Kota dan Transportasi Umum" dan Wikipedia

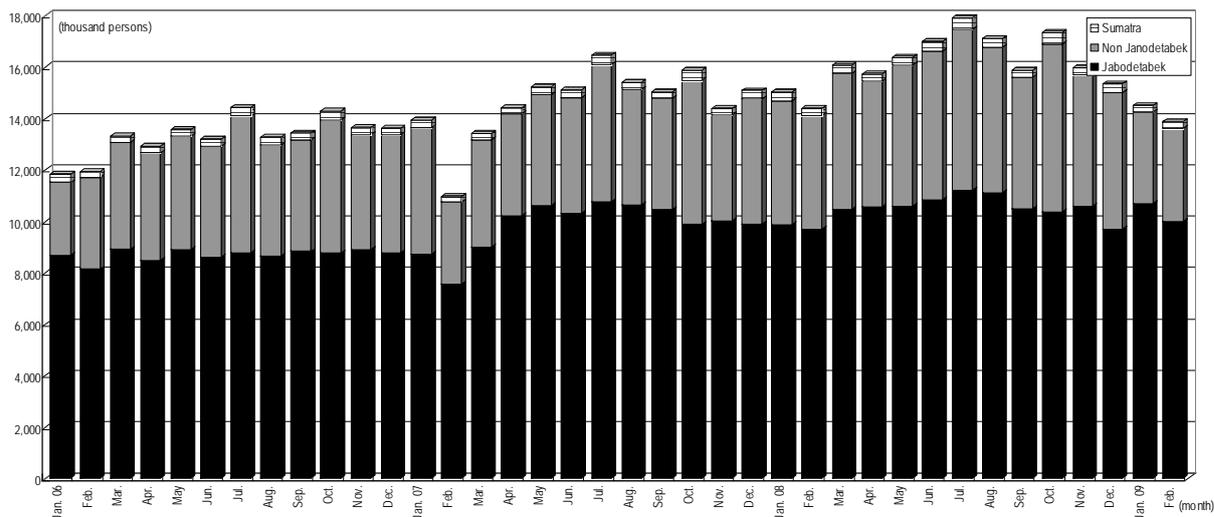
4) Isu Regional yang Menyolok Berbasis Pulau

Jaringan keretaapi di Indonesia telah dibangun hanya di Pulau Jawa dan Sumatera. Rencana keretaapi batubara yang baru direncanakan di Kalimantan dimana sektor swasta sedang dipertimbangkan, akan tetapi tidak terdapat rencana pembangunan jalan KA baru di pulau lainnya, seperti Sulawesi, Papua, Maluku, Bali dan Nusa Tenggara. Seperti dapat dilihat pada gambar diatas, sistim berorientasi penumpang dominan di Jawa, sedangkan untuk Sumatera Selatan, sistem angkutan barang lebih utama.



Sumber: Head Office of State Owned Railways Company

**Gambar 4.1.26 Volume Kargo Transportasi KA menurut Wilayahnya, 2006-2009**



Sumber: Kantor Pusat PT KAI

**Gambar 4.1.27 Jumlah Penumpang Angkutan KA, 2006-2009**

#### (4) Rencana Kegiatan untuk Menangani Isu

##### 1) Pada RPJM 2010-2014 yang akan datang

BAPPENAS menetapkan kebijakan dan strategi berikut untuk isu yang sebelumnya pada draft konsep untuk RPJM 2010-2014 yang akan datang:

##### ● Kebijakan

- i) Intensifikasi keselamatan angkutan, kualitas layanan dan pemulihan kondisi layanan pada angkutan KA
- ii) Pelaksanaan audit atas kinerja prasarana KA, sarana dan sumberdaya manusia;
- iii) Peningkatan strategi layanan transportasi untuk daya saing antar-moda;
- iv) Intensifikasi kapasitas dan kualitas layanan koridor yang telah jenuh;
- v) Pelaksanaan perencanaan terpaduan berkesinambungan, pembiayaan dan evaluasi atas kinerja perkeretaapian;
- vi) Kesinambungan lembaga perkeretaapian serta reformasi dan restrukturisasi BUMN;
- vii) Intensifikasi partisipasi pemerintah daerah dan perusahaan swasta pada sektor perkeretaapian;
- viii) Intensifikasi peran angkutan kereta api nasional dan regional

##### ● Strategi

- i) Pembangunan prasarana berbasis sub-sektor dan pulau
- ii) Penyelesaian master plan angkutan berbasis pulau
- iii) Dukungan 10,000 Megawatt\* dari PLN
- iv) Fokus terhadap prasarana perkotaan untuk Jawa
- v) Fokus pada prasarana laut untuk Kawasan Timur Indonesia\*
- vi) Pelaksanaan peraturan presiden bagi Papua\*

- vii) Menyertakan sektor perbankan untuk pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi \*
- viii) Deregulasi sektor transportasi untuk peran serta swasta

\* : Strategi ini masih didiskusikan antara BAPPENAS dan jajaran Kementerian

## 2) Rencana Strategis DJKA, 2010-2014

Dilain pihak, DJKA telah menyebutkan bahwa isu-isu yang terdapat dalam rencana strategis tahun 2010-2014 adalah sebagai berikut,

### ● Arah Kebijakan

- i) Pembuatan dan penegakan regulasi dalam bentuk konklusi peraturan perundang-undangan dan penyiapan regulasi/pedoman pendukung lainnya dalam sektor keretaapi termasuk regulasi untuk mendukung pelaksanaan keretaapi multi-operator;
- ii) Tindak lanjut reformasi dan restrukturisasi kelembagaan serta realisasi keterlibatan pemerintah sebagai regulator pada pelaksanaan perkeretaapian;
- iii) Peningkatan peran pemerintah daerah dan sektor swasta dalam sektor KA;
- iv) Peningkatan sumberdaya manusia perkeretaapian dan pembangunan teknologi perkeretaapian nasional;
- v) Peningkatan keamanan transportasi dan kualitas layanan melalui pemulihan prasarana angkutan KA dan kondisi sarananya;
- vi) Pelaksanaan audit prasarana dan sarana, serta sumberdaya manusia sebagai operator KA;
- vii) Peningkatan peran angkutan KA nasional dan lokal, dan peningkatan strategi layanan transportasi agar memiliki kemampuan daya saing intra dan antar-moda;
- viii) Peningkatan kapasitas jalur, kapasitas angkutan, dan kualitas layanan terutama pada koridor yang melebihi jumlah kapasitas dan koridor strategis yang membutuhkan pembangunan di Jawa, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua;
- ix) Penambahan frekwensi dan aksesibilitas layanan angkutan KA;
- x) Pelaksanaan perencanaan, pembiayaan dan evaluasi kinerja perkeretaapian yang didukung oleh data yang lebih akurat dan pembangunan sistim informasi.

### ● Strategi

- i) Pemerintah akan bertindak sebagai badan peraturan untuk pelaksanaan perkeretaapian
- ii) Mempromosikan keselamatan layanan
- iii) Memberikan fasilitas lengkap
- iv) Meningkatkan kapasitas jalur trek
- v) Meningkatkan aksesibilitas
- vi) Membangun jalur-jalur baru

## 3) Rencana Tindakan untuk Penanggulangan Isu

Pendekatan dari sub-sektor angkutan KA di areal fokus sama dengan rencana sektor transportasi. Hubungan antara areal fokus dan isu sebelumnya, rencana tindakan pada isu tersebut dan indikatornya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.1.35 Rencana Tindakan dan Indikator Angkutan KA**

	Isu	Rencana Tindakan	Indikator
<b>1. Pertumbuhan Perekonomian yang Kuat</b>			
<b>1.1 Membangun Prasarana Tulangpunggung yang Kuat</b>			
(1) Peningkatan Angkutan Logistik	<b>Jaringan Angkutan KA Tidak Memadai</b> 1) Kapasitas KA tidak memadai 2) Sarana KA buruk 3) Tidak ada Jaringan KA	a) Peningkatan jaringan KA yang ada b) Peningkatan sarana KA c) Pembangunan jaringan KA (KA batubara, jalur akses KA ke pelabuhan dan lainnya)	i) Jumlah volume angkutan barang ii) Jumlah kereta yang beroperasi iii) Rasio operasi
(2) Peningkatan Angkutan Penumpang	<b>Jaringan Angkutan KA Tidak Memadai</b> 1) Kapasitas KA tidak memadai 2) Sarana KA buruk 3) Tidak ada Jaringan KA	a) Peningkatan jaringan KA yang ada b) Peningkatan sarana KA c) Pembangunan jaringan KA (Jalur akses KA ke Bandara, dan lainnya)	i) Jumlah volume angkutan penumpang ii) Jumlah kereta yang beroperasi iii) Rasio operasi
<b>1.2 Peningkatan Prasarana di Kota-Kota Utama</b>			
(1) Terlepas dari Isu Transportasi Urban	<b>Tidak ada Sistem KA Daerah Urban</b> 1) Kepadatan lalu lintas di Daerah Metropolitan Jabodetabek a 2) Kepadatan lalu lintas di kota-kota utama	a) Instalasi MRT atau LRT di sistem transportasi umum lainnya b) Integrasi dengan moda transportasi lainnya	i) Jumlah volume angkutan penumpang ii) Jumlah kereta yang beroperasi iii) Rasio operasi o
<b>2. Penurunan Kemiskinan</b>			
<b>2.1 Pengadaan Layanan Prasarana Dasar pada Daerah Minus</b>			
(1) Pengurangan Disparitas Regional	---	---	---
3. Umum	1) Sarana terbengkalai yang tidak berguna 2) Subsidi yang sangat besar 3) Rasio kecelakaan jalan raya yang tinggi 4) Kurangnya pengalaman terhadap teknologi baru 5) Masterplan jaringan transportasi tidak memadai	a) Pengadaan sarana b) Integrasi dengan moda transportasi lainnya c) Instalasi sistem pengelolaan aset d) Peningkatan kapasitas e) Instalasi sarana pemeliharaan yang baru f) Instalasi sistem baru (sistem sinyal & komunikasi, pusat kontrol, sarana pemeliharaan dan lainnya) g) Studi tentang masterplan jaringan kereta api	i) Rasio operasi ii) Jumlah subsidi iii) Volume penumpang iv) Rasio kecelakaan KA

Sumber: JICA Study Team

Berdasarkan rencana di atas, rencana tindakan diatur ulang menurut daerah dan tiga wilayah fokus. Lebih lanjut, proyek-proyek diusulkan pada masing-masing wilayah dengan area fokus. Hasilnya dapat dilihat pada Tabel 4.1.36 berikut.

**Tabel 4.1.36 Rencana Tindakan pada Pembangunan Prasarana Angkutan KA**

Wilayah	1. Pembangunan Prasarana Tulangpunggung yang Kuat	2. Peningkatan Prasarana di Kota-Kota Besar	3. Pengadaan Layanan Prasarana Dasar Daerah yang Kekurangan
Jakarta	(1) Pembangunan jalur lingkaran KA (2) Pembangunan sistem jalan KA akses menuju pelabuhan utama (3) Pembangunan sistem jalan KA akses menuju bandara utama	(1) Pembangunan Jalur MRT (Utara-Selatan) (2) Pembangunan Jalur MRT (Timur-Barat) (3) Pembangunan Monorail JKT (4) Pembangunan Stasiun Junction Dukuh Atas (5) Peningkatan jalur KA JABODETABEK.	---
Jawa	(1) Memperbaiki peningkatan sistem KA yang ada	(1) Elektrifikasi KA Urban di Bandung (2) Elektrifikasi KA Urban di Surabaya (3) Pembangunan KA regional di Jawa Tengah (Semarang, Yogyakarta, Solo)	---
Sumatra	(1) Peningkatan sistem KA yang ada (2) Peningkatan sistem KA batubara	---	---
Kalimantan	(1) Pembangunan sistem KA batubara	---	---
Sulawesi	---	---	---
Bali & Nusa Tenggara and Maluku & Papua	---	---	---

Sumber: Disiapkan oleh JICA Study Team (untuk didiskusikan lebih lanjut)

Kriteria yang diusulkan dalam pemilihan prioritas bagi proyek angkutan KA juga sama dengan sektor angkutan jalan, akan tetapi proyek keretaapi lebih fokus pada aspek kunci sebagai berikut:

- a) Proyek yang dapat mengatasi ketidakcukupan yang serius berkaitan dengan kapasitas yang disediakan dibandingkan kebutuhan adalah sebagai berikut. Defisit pada kapasitas penyediaan sangat mempengaruhi pertumbuhan perekonomian nasional dan harus segera diatasi.
  - i) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap peningkatan pada kapasitas yang tidak memadai dan fungsi hub internasional Pelabuhan Tanjung Priok (Rehabilitasi Matarantai Pelabuhan)
  - ii) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap peningkatan pada kapasitas yang tidak memadai dan fungsi hub internasional di Bandara Internasional Soekarno-Hatta

- (Pembangunan matarantai bandara)
- iii) Pembangunan Jaringan Transportasi Utama di Pulau Jawa  
(Peningkatan jaringan KA yang ada, dan pengkajian Koridor KA yang akan datang melalui Jaringan Kereta Berkecepatan Tinggi (Jakarta – Surabaya))
- iv) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap penurunan kepadatan lalu lintas di daerah metropolitan Jabodetabek  
(MRT, LRT, Jalur Lingkar dan lainnya)
- b) Proyek yang memiliki potensi pembangunan tinggi dari segi perekonomian nasional).
  - i) Pembangunan Sistem KA Batubara di Pulau Kalimantan
  - ii) Peningkatan Sistem KA Batubara di Pulau Sumatera
- c) Proyek yang meningkatkan kualitas layanan dalam hal keamanan, lingkungan hidup dan kemasyarakatan.
  - i) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap kepadatan lalu lintas di kota-kota besar, Surabaya, Bandung, dan Semarang kecuali Daerah Metropolitan Jabodetabek  
(MRT, LRT dan lainnya)
- d) Proyek yang diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian regional dengan memperkuat aksesibilitas antara pusat perkotaan regional dan daerah pedesaan.
  - i) Proyek yang memberikan kontribusi terhadap pengurangan kepadatan lalu lintas di kota-kota besar, Medan, Palembang dan Makassar kecuali Pulau Jawa  
(MRT, LRT dan lainnya)
- e) Proyek dengan kegiatan non-struktural untuk peningkatan efisiensi angkutan, termasuk pembangunan sumberdaya manusia, pengenalan pengelolaan aset dan selanjutnya.
  - i) Instalasi Sistem Pengelolaan Aset
  - ii) Peningkatan Kapasitas (Teknologi Pengelolaan Pemeliharaan & Perencanaan dan lainnya)
  - iii) Instalasi Peralatan Pemeliharaan

4.2.6 Angkutan Keretaapi.....**エラー! ブックマークが定義されていません。**

Tabel4.2.28 Evaluasi Anggaran APBN berdasarkan pada Rencana Strategis 2005-2009 Kementerian Transporasi– Sub Sektor Perkeretaapian.....	50
Tabel4.2.29 Target dan Realisasi tiap-tiap kegiatan pada Sektor KA (2005-2009) .....	52
Tabel4.2.30 Kinerja Angkutan KA 2005-2009 .....	53
Tabel4.2.31 Data Dasar dan Indikator pada Sektor Angkutan KA.....	54
Tabel4.2.32 Data Dasar Sektor Angkutan KA .....	55
Tabel4.2.33 Data Dasar dan Indikator Sektor Angkutan KA (Negara Kepulauan).....	57
Tabel4.2.34 Daftar Daerah Metropolkitan dan Kota-Kota Besar .....	57
Tabel4.2.35 Rencana Kegiatan dan Indikator Angkutan KA .....	61
Tabel4.2.36 Rencana Kegiatan pada Pembangunan Prasarana Angkutan KA (Draft) .....	62
Gambar 4.2.23 Alokasi Anggaran pada Investasi Prasarana dan Sarana .....	51
Gambar 4.2.24 Perbandingan Daya Saing di Indonesia Comparison of Competitiveness of Indonesia	55
Gambar 4.2.25 Jumlah Kargo pada Angkutan KA menurut Wilayah 2006-2009.....	58
Gambar 4.2.26 Jumlah Penumpang pada Angkutan KA, 2006-2009 .....	59