

Butuh Cara "Gila"

untuk Selesaikan Berbagai Masalah di Indonesia

[Bambang P Jatmiko](#)

redaktur

Kompas.com - 12/12/2017, 09:23 WIB

Wartawan dan penjaga gawang Desk Ekonomi *Kompas.com*

<http://ekonomi.kompas.com/read/2017/12/12/092324826/butuh-cara-gila-untuk-selesaikan-berbagai-masalah-di-indonesia>



Pekerja merampungkan pembangunan kuala tanjung(KOMPAS.com/BAMBANG P. JATMIKO)

KOMPAS.com — [Susni Pudjiastuti](#) memilih cara yang "ugal-ugalan" untuk membereskan sektor perikanan dan kelautan. Dalam waktu tiga tahun, Susni menjalankan kebijakan "tangan besi".

Dia menerbitkan berbagai peraturan untuk menyetop eksploitasi laut. Dia juga menenggelamkan kapal-kapal asing yang mencuri ikan di perairan Indonesia. Tak hanya itu, dia juga memangkas berbagai anggaran yang dianggap tidak perlu.

Hasil dari kebijakan tersebut lambat laun mulai terlihat. Nelayan-nelayan kecil mulai gampang memperoleh ikan sehingga kesejahteraan membaik.

Selain itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan juga berhasil menghemat anggaran hingga lebih dari Rp 8 triliun dalam kurun waktu tersebut.

Atas kebijakan itu, memang ada pihak-pihak yang teriak-teriak karena menjadi "korban" kebijakan Susni. Mereka adalah pengusaha-pengusaha yang pada waktu sebelumnya telah mengeruk dan menikmati kekayaan laut Nusantara.

Namun, Susi tak ambil pusing dengan sorotan-sorotan yang dilontarkan para pengusaha ini. Dia bergeming.

Lewat kebijakan-kebijakannya, Susi sebenarnya ingin mengajak nelayan-nelayan kecil untuk ikut "berpesta" menikmati kekayaan laut Nusantara. Kekayaan yang pada waktu sebelumnya hanya dikuasai oleh mereka yang memiliki modal besar.

Langkah yang ditempuh Susi mulai berbuah. Sejumlah indikator yang merujuk ke angka positif menjadi buktinya. Salah satunya adalah naiknya Nilai Tukar Nelayan (NTN) beberapa waktu terakhir ini.

Ya, Susi dan sektor perikanan merupakan sebuah gambaran, betapa langkah-langkah radikal diperlukan untuk menyelesaikan masalah yang bertahun-tahun tak terpecahkan.

Di sisi lain, masih banyak masalah di Indonesia yang hingga kini belum terselesaikan. Sebut saja tingginya biaya logistik, fluktuasi harga bahan kebutuhan pokok, hingga tidak patuhnya berbagai korporasi yang terus menerus mengeruk kekayaan nasional.

Karenanya, perlu cara-cara yang "revolusioner" untuk mengatasinya. Cara-cara yang tidak lumrah, dan di luar pemahaman awam guna mengurai kompleksitas yang ada.

Infrastruktur dan Freeport

Akhir pekan kemarin, saya dan beberapa rekan jurnalis, akademisi, serta aktivis media sosial melakukan *site visit* ke sejumlah lokasi pembangunan infrastruktur di Sumatera Utara, spesifiknya ke jalan tol dan pelabuhan.

Di Sumatera Utara, pembangunan jalan tol gencar dilakukan dalam waktu 2-3 tahun belakangan ini, sehingga provinsi ini sekarang memiliki tol dengan panjang mencapai 113 kilometer.

Sebelumnya selama hampir 30 tahun, Sumut punya jalan tol yang panjangnya cuma 33 kilometer di ruas Belawan-Medan-Tanjungmorawa (Belmera). Jika dirata-rata, hanya bertambah kurang dari 1 km per tahun.

Di sektor pelabuhan, saat ini sedang dilakukan penyelesaian pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung. Pembangunan keseluruhan infrastruktur ini diperkirakan akan menelan dana hingga Rp 34 triliun. Pada tahap pertama, kebutuhan dana mencapai Rp 4 triliun.

Jika tahap pertama rampung, pelabuhan ini akan mampu disandari kapal kontainer dengan kapasitas sekitar 4.000-5.000 *twenty-foot equivalent unit* (TEU's). Selain itu,

pelabuhan ini juga akan bisa disandari oleh kapal muatan curah komoditas yang mendukung pergerakan logistik di Sumatera Utara.

Untuk bandara, di Sumatera Utara ada dua proyek pengembangan fasilitas aviasi, yakni pembangunan kawasan di sekitar Kualanamu dan pengembangan Bandara Silangit.

Pembangunan berbagai fasilitas ini hanya sebagian dari potret hajat pemerintah menggenjot infrastruktur. Dan, semua itu butuh duit.

Kebutuhan dana untuk membangun infrastruktur yang menjadi program pemerintah mencapai Rp 5.000 triliun dalam kurun 2015 hingga 2019.

Postur APBN 2018

Uraian (triliun rupiah)	2017	2018	% thd Outlook 2017	Selisih
	Outlook	APBN		
A. PENDAPATAN NEGARA	1.736,1	1.894,7	109,1	158,7
I. PENDAPATAN DALAM NEGERI	1.733,0	1.893,5	109,3	160,6
1. PENERIMAAN PERPAJAKAN	1.472,7	1.618,1	109,9	145,4
2. PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK	260,2	275,4	105,8	15,2
II. PENERIMAAN HIBAH	3,1	1,2	38,5	(1,9)
B. BELANJA NEGARA	2.098,9	2.220,7	105,8	121,7
I. BELANJA PEMERINTAH PUSAT	1.343,1	1.454,5	108,3	111,4
1. Belanja K/L	769,2	847,4	110,2	78,2
2. Belanja Non K/L	573,9	607,1	105,8	33,2
a.l. a. Pembayaran Bunga Utang	218,6	238,6	109,2	20,0
b. Subsidi	168,9	156,2	92,5	(12,6)
c. Belanja Lain-lain	56,0	67,2	120,1	11,2
II. TRANSFER KE DAERAH DAN DANA DESA	755,9	766,2	101,4	10,3
1. Transfer ke Daerah	697,7	706,2	101,2	8,5
a.l. a. Dana Bagi Hasil	95,4	89,2	93,5	(6,2)
b. Dana Alokasi Umum	398,6	401,5	100,7	2,9
2. Dana Desa	58,2	60,0	103,1	1,8
C. KESEIMBANGAN PRIMER	(144,3)	(87,3)	60,5	57,0
D. SURPLUS/(DEFISIT) ANGGARAN (A - B)	(362,9)	(325,9)	89,8	36,9
<i>% Surplus/(Defisit) Anggaran terhadap PDB</i>	<i>(2,67)</i>	<i>(2,19)</i>		
E. PEMBIAYAAN ANGGARAN (I + II + III + IV + V)	362,9	325,9	89,8	(36,9)
I. PEMBIAYAAN UTANG	427,0	399,2	93,5	(27,8)
a.l. Surat Berharga Negara (neto)	433,0	414,5	95,7	(18,4)
II. PEMBIAYAAN INVESTASI	(59,7)	(65,7)	109,9	(5,9)
III. PEMBERIAN PINJAMAN	(3,7)	(6,7)	182,4	(3,0)
IV. KEWAJIBAN PENJAMINAN	(1,0)	(1,1)	111,5	(0,1)
V. PEMBIAYAAN LAINNYA	0,3	0,2	61,0	(0,1)

Sumber: Ditjen Anggaran Kementerian Keuangan

Postur APBN 2018 (DITJEN ANGGARAN KEMENKEU)

Di sisi lain, pemerintah juga tengah berjuang mengambil alih 51 persen saham PT Freeport Indonesia. Sejauh ini belum ada kesepakatan harga antara pemerintah dengan Freeport McMoran.

Terkait dengan itu, kami mampir ke PT Inalum (Persero).

Sebelumnya, Inalum merupakan perusahaan yang sahamnya dikuasai oleh Nippon Asahan Aluminium (58,87 persen). Sisanya dimiliki Pemerintah Indonesia (41,13 persen).

Setelah perundingan yang cukup alot, 100 persen saham Inalum dikuasai Pemerintah Indonesia pada tahun 2013 melalui tebusan sebesar 558 juta dollar AS.

Namun yang perlu dicatat, saat itu kantong pemerintah masih memungkinkan untuk membayar pengambilalihan saham Inalum. Bisa dimaklumi, karena saat itu belum ada program pembangunan infrastruktur secara besar-besaran di Indonesia.

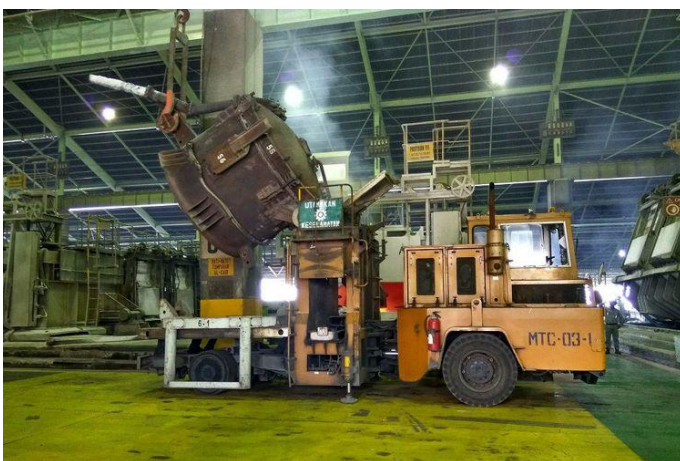
Cara-cara gila

Seperti Susi, yang berusaha membalik kondisi agar nelayan-nelayan kecil menjadi "raja". Langkah pemerintah melalui pengambilan mayoritas saham Freeport juga merupakan ikhtiar untuk memutar keadaan.

Berdasarkan klaim Freeport McMoran, nilai 51 persen saham Freeport Indonesia di kisaran Rp 107 triliun. Dan pastinya, untuk mengambil alih saham sebesar itu, kantong pemerintah tak memungkinkan. Hajat membangun infrastruktur besar-besaran akan terganggu jika kantong pemerintah masih harus dibebani untuk memborong saham Freeport.

Selama ini Freeport sudah cukup kenyang menikmati kekayaan SDA di tanah Papua, sedangkan bagian yang menjadi hak Indonesia cukup kecil. Ini tecermin dari kepemilikan saham Pemerintah RI yang hanya 9,36 persen.

Atas kondisi itu, cara-cara "out of the box" pun ditempuh untuk mengambil alih 51 persen saham perusahaan tambang emas tersebut agar porsi kepemilikan Indonesia menjadi mayoritas.



Suasana pabrik pengolahan aluminium milik PT Inalum (Persero), Jumat (8/12/2017).

Sebelum diambil alih seluruhnya oleh Pemerintah RI, BUMN ini dikuasai oleh perusahaan Jepang, Nippon Asahan Aluminium Co.Ltd(KOMPAS.com/BAMBANG P. JATMIKO)

Menteri [BUMN Rini Soemarno](#) memilih membentuk holding perusahaan tambang dengan Inalum sebagai induknya. Perusahaan pengolah aluminium tersebut membawahi tiga BUMN yakni PT Aneka Tambang Tbk, PT Bukit Asam Tbk dan PT Timah Tbk.

Jika digabung, ekuitas dari perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam holding BUMN tambang itu mencapai Rp 65 triliun. Dan, ekuitas itu bisa di-*leverage* melalui pinjaman hingga mencapai dua kali lipat, atau sekitar Rp 120 triliun.

Dana sebesar itu akan sangat memungkinkan bagi holding tambang BUMN mencaplok 51 persen saham Freeport Indonesia.

Cara-cara yang "tidak normal" seperti membentuk holding tambang BUMN memang kemudian mendapatkan sorotan.

Perubahan status perusahaan BUMN yang kemudian menjadi anak usaha BUMN, memunculkan kekhawatiran mengenai rentannya perusahaan-perusahaan tersebut dijual kepada pihak lain.

Padahal, tujuan utama dari pembentukan holding tersebut adalah ingin mencaplok perusahaan lain, yakni Freeport Indonesia, dan bukan menjual aset yang sudah ada.

Disrupsi dan inovasi

Ya, Indonesia butuh langkah-langkah yang disruptif untuk menjawab berbagai persoalan yang selama ini tak terselesaikan dengan cara-cara biasa.

Dalam bukunya *Disruption*" (2017) pakar manajemen Rhenald Kasali mengatakan bahwa disrupsi menjadi sesuatu yang tak terelakkan. Sebagai sebuah inovasi, disrupsi dibutuhkan untuk menggantikan seluruh sistem yang usang dengan sistem yang benar-benar baru, agar lebih efisien dan bermanfaat.

Pada ranah kebijakan, inovasi diperlukan untuk menyelesaikan berbagai masalah yang tak terselesaikan sebelumnya.



Penenggelaman kapal asing pencuri ikan(Dok KKP)

Penenggelaman kapal asing, membangun infrastruktur besar-besaran, hingga pembentukan holding tambang BUMN untuk mencaplok Freeport adalah langkah-langkah "radikal" untuk menyelesaikan persoalan yang tidak bisa diselesaikan dengan cara-cara lama.

Memang ada yang dikorbankan, muncul ketidakpuasan serta kekhawatiran atas perubahan yang terjadi. Namun begitulah sebuah keniscayaan dari perubahan yang terjadi saat ini.

Harusnya saat ini ada lebih banyak instansi pemerintah yang berani melakukan terobosan-terobosan "gila" untuk mengurai masalah yang ada. Dan bukan hanya berkutat dengan cara-cara yang biasa.