

Mewaspada Kutukan Infrastruktur

Oleh : **Ronny P. Sasmita**

Rabu, 14 November 2018 07:30 WIB



Pengunjung melihat salah satu stan pembangunan jalan tol di pameran Indonesia Infrastruktur Week (IIW) 2018, Kemayoran, Jakarta, 1 November 2018. IIW 2018 mengadopsi konsep Show Within a Show dengan membawa enam pameran dagang vertikal dalam ruang lingkup sektor infrastruktur, yaitu InfraEnergy Indonesia, InfraPorts Indonesia, InfraSecurity Indonesia, InfraRail Indonesia, InfraWater Indonesia, dan Special Economic & Industrial Zones (SEIZ). TEMPO/Muhammad HIdayat

Ronny P. Sasmita

Direktur Eksekutif Economic Action Indonesia

Keyakinan kita terhadap konsep infrastruktur harus terus diuji. Perkembangan data-data pendukung harus selalu dipantau. Selama setidaknya empat tahun jor-joran membangun infrastruktur, apakah kapasitas produksi nasional kita ikut terangkat naik atau justru melandai? Apakah kontribusi industri terhadap produk domestik bruto meningkat? Apakah ekspor kita berkembang secara signifikan atau malah sebaliknya?

Di sisi lain, justru ada data yang terlihat bergerak pesimistis. Karena kemasifan proyek infrastruktur, impor barang konsumsi rata-rata naik 27-30 persen, impor barang modal dan bahan baku penolong juga bergerak pada angka di atas itu. Maka, ada baiknya kita melihat sisi lain, bahwa infrastruktur memang tak melulu segaris dengan peningkatan kapasitas produksi nasional jika kebijakan-kebijakan intermediasinya tak diarahkan ke sana.

Jalan tol tentu tak serta-merta membantu peningkatan produksi komoditas unggulan kita jika urusan produksinya tak diurus. Pelabuhan tak membantu meningkatkan jalur

ekspor kita jika produksi produk ekspornya tak naik. Cabai yang ditanam petani tak serta-merta berbuah enam kali lipat karena kita membangun jalan desa atau jalan tol. Jika mode produksi dalam negeri tak dibenahi, justru infrastruktur akan jadi "kutukan" bagi produksi dalam negeri.

Lihat saja inflasi desa. Badan Pusat Statistik berkali-kali mengatakan inflasi desa acap tinggi karena terpapar barang-barang konsumsi dari perkotaan. Artinya, infrastruktur sayangnya ikut melempangkan jalan bagi produk impor masuk sampai ke pelosok desa. Dengan kata lain, jika kapasitas komunitas, sumber daya manusia, dan kelembagaan di tingkat pelosok tak ikut ditingkatkan, pasar bagi produk yang terpangkas biaya distribusinya tersebut akan makin besar dayanya.

Apalagi inflasi rendah yang dibangga-banggakan pemerintah ikut pula merendahkan "harkat dan martabat" barang-barang negeri sendiri. Petani bawang berteriak saat pemerintah berpesta pora atas inflasi rendah. Di Brebes, Jawa Tengah, dan Alahan Panjang, Sumatera Barat, petani bawang melepas hasil keringatnya di bawah harga pasar. Inflasi yang rendah akan melibas produk-produk yang tak mampu bersaing dengan barang-barang impor yang jauh lebih berdaya saing.

Tentu tak ada yang salah dengan proyek-proyek infrastruktur selama kapasitas dan tata kelola produksi domestik juga dibangun secara matang agar produksi kita bisa menikmati kemudahan distribusi. Lantas, apa persoalannya? Dalam kaca mata ekonomi politik, infrastruktur adalah proyek. Ia bisa saja dibangun tanpa terkait dengan kepentingan peningkatan produksi nasional, tapi justru terkait dengan kepentingan "rente proyek".

Ada beberapa hal yang perlu dicermati. Pertama, proyek-proyek infrastruktur justru menjadi pasar bagi aneka produk keuangan asing dan badan usaha milik negara menjadi bantalannya. Data S&P menunjukkan bahwa rata-rata utang 20 BUMN sudah 4,5 kali pendapatan sebelum bunga, pajak, depresiasi, dan amortisasi (EBITDA). Bahkan ada BUMN karya dengan utang 6,5 kali EBITDA.

Kedua, proyek infrastruktur menjadi pasar bagi barang modal dan bahan baku penolong impor. Karena itu, kenaikan impor kedua bahan tersebut sangat drastis. Sekitar 90 persen impor kita adalah barang modal dan bahan baku penolong.

Persoalan produksi dalam negeri kita belum terurai dengan baik. Niat menaikkan produksi berorientasi ekspor atau untuk pasar domestik masih sangat bergantung pada barang dan bahan baku impor. Jika kondisi dan tata kelola produksi dalam negeri diasumsikan "konstan" atau "bergerak alamiah", lalu distribusinya diakselerasi dengan

proyek-proyek infrastruktur, yang menerima manfaat besar bukanlah pelaku produksi dalam negeri, melainkan produsen dan pedagang barang dan bahan baku impor.

Ketiga, jika kapasitas dan tata kelola produksi domestik tak dibenahi, infrastruktur tersebut justru menambah daya saing produk-produk impor karena margin biaya distribusi domestiknya terpangkas. Inflasi rendah akhirnya jadi alat bantu bagi barang impor yang murah dan melemahkan daya saing produk lokal. Makin bergantung negeri ini pada barang konsumsi, barang modal, serta bahan baku penolong dari luar negeri di saat kapasitas dan tata kelola produksi dalam negeri carut-marut, makin rentan ketahanan ekonomi kita ke depan.