



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Tahun Ujian Infrastruktur Transportasi
Tanggal : Minggu, 26 Juli 2026
Surat Kabar : Rakyat Merdeka
Halaman : 6

APBN harus tetap hadir sebagai pembangun fondasi. Setelah fondasi tersedia, swasta harus memperoleh kepastian untuk membangun aktivitas ekonomi di atasnya.

Oleh IB Ilham Malik

Tahun 2027 berpotensi menjadi tahun ujian bagi pembangunan infrastruktur transportasi Indonesia. Ujiannya bukan semata-mata apakah pemerintah masih mampu membangun jalan, rel, pelabuhan, bandara, angkutan penyeberangan, dan transportasi perkotaan. Persoalan yang lebih mendasar adalah apakah keterbatasan fiskal dapat diubah menjadi cara baru untuk memilih proyek, membagi risiko, dan menggerakkan investasi swasta.

Pagu indikatif Kementerian Pekerjaan Umum untuk 2027 ditetapkan Rp 98,47 triliun, sedangkan kebutuhan yang diajukan mencapai Rp 219,81 triliun. Artinya, terdapat selisih Rp 121,34 triliun. Di sektor perhubungan, pagu indikatif Kementerian Perhubungan sebesar Rp 28,35 triliun juga berada jauh di bawah kebutuhan Rp 55,16 triliun. Angka-angka tersebut memang belum merupakan keputusan akhir APBN, tetapi sudah menjadi peringatan bahwa pemerintah harus membuat prioritas yang lebih tegas.

Arah RAPBN 2027 tetap menempatkan infrastruktur dasar serta transportasi antarwilayah dan kepulauan sebagai prioritas. Namun, pemerintah juga harus menjaga defisit fiskal pada kisaran 1,8-2,4 persen terhadap produk domestik bruto. Dengan ruang fiskal seperti itu, pembangunan transportasi tidak mungkin lagi dikerjakan hanya dengan logika bahwa setiap usulan harus memperoleh anggaran. Pemerintah harus memilih proyek yang paling besar dampaknya terhadap produktivitas, pemerataan, keselamatan, dan pembentukan pusat ekonomi baru.

Membuka jalan bagi swasta

Peran pemerintah tetap sangat besar karena sebagian infrastruktur transportasi merupakan infrastruktur dasar. Jalan nasional non-tol, jembatan di wilayah tertinggal, jalur kereta perintis, pelabuhan pengumpan, dermaga penyeberangan, bandara perintis, fasilitas keselamatan, dan angkutan umum perkotaan tidak selalu menghasilkan pendapatan komersial yang cukup. Namun, manfaat sosial dan ekonominya sangat besar.

Swasta biasanya masuk setelah kepastian dasar tersedia: akses jalan baik, energi dan air mencukupi, konektivitas pelabuhan terjamin, tata ruang jelas, lahan siap, serta tarif dan perizinan dapat diprediksi. Kebutuhan pembiayaan infrastruktur Indonesia pada 2025–2029 diperkirakan mencapai Rp 10.303 triliun, dengan sekitar 30 persen diharapkan berasal dari swasta. Karena itu, investasi pemerintah bukanlah pesaing swasta, melainkan pembentuk pasar dan penurun risiko awal.

Lingkarannya seharusnya sederhana. Pemerintah membangun infrastruktur. Biaya perjalanan dan logistik turun, waktu tempuh lebih pasti, serta pasar tenaga kerja dan pasar barang menjadi lebih luas. Kondisi tersebut mendorong perusahaan membangun pabrik, gudang, kawasan industri, pusat perdagangan, hotel, perumahan, dan berbagai jasa pendukung.

Investasi tersebut kemudian menciptakan pekerjaan dan pendapatan. Konsumsi masyarakat serta laba usaha meningkat. Kemiskinan berpeluang menurun karena semakin banyak rumah tangga memperoleh pekerjaan dan akses terhadap pusat kegiatan ekonomi. Pada akhirnya, penerimaan pajak bertambah dan pemerintah memperoleh ruang fiskal untuk membangun infrastruktur berikutnya.

Ini adalah lingkaran produktif antara belanja pemerintah, investasi swasta, penciptaan kerja, penurunan kemiskinan, dan peningkatan pajak. Sayangnya, lingkaran itu tidak selalu tertutup dengan sempurna.

Kebocoran dalam lingkaran investasi

Kesenjangan pertama adalah kesenjangan waktu. Anggaran pembangunan harus dikeluarkan sekarang, sedangkan investasi swasta dan penerimaan pajak dapat muncul beberapa tahun kemudian. Siklus anggaran bersifat tahunan, sedangkan manfaat

infrastruktur berlangsung puluhan tahun. Akibatnya, proyek jangka panjang sering kalah oleh kebutuhan belanja yang hasilnya terlihat lebih cepat.

Kesenjangan kedua adalah kesenjangan lokasi dan kelembagaan. Pemerintah pusat dapat membangun jalan atau pelabuhan di suatu daerah, tetapi kenaikan pajak korporasi mungkin tercatat di kantor pusat perusahaan yang berada di kota lain. Pemerintah daerah yang menanggung beban pelayanan, kemacetan, kerusakan lingkungan, dan pemeliharaan belum tentu memperoleh tambahan pendapatan yang sebanding.

Kesenjangan ketiga adalah kesenjangan kelayakan. Ada proyek yang penting bagi negara, tetapi belum menarik bagi badan usaha karena volume penumpang atau barang masih rendah. Sebaliknya, ada pula proyek yang sangat menguntungkan swasta karena kenaikan nilai tanah, sementara pemerintah tidak memperoleh kembali sebagian nilai ekonomi yang diciptakannya.

Kesenjangan keempat berada pada penyiapan proyek. Banyak proyek belum memiliki studi kelayakan yang kuat, desain yang matang, kepastian lahan, pembagian risiko, struktur tarif, dan integrasi antarmoda. Swasta pada dasarnya tidak menolak pembangunan infrastruktur. Mereka menolak ketidakpastian yang tidak dapat dihitung.

Terakhir adalah kesenjangan pemeliharaan. Pemerintah kerap lebih mudah mendapatkan dukungan politik untuk membangun aset baru daripada merawat aset lama. Padahal jalan rusak, rel dengan pembatasan kecepatan, pelabuhan yang tidak efisien, atau bandara tanpa konektivitas darat akan mengurangi manfaat ekonomi dari investasi yang telah dikeluarkan.

Pelajaran dari empat negara

Amerika Serikat menggunakan belanja federal berskala besar untuk memperbaiki jalan, jembatan, angkutan umum, rel, pelabuhan, dan bandara. Hingga April 2024, pemerintah federal menyatakan telah mengumumkan lebih dari 448 miliar dolar AS untuk lebih dari 51.000 proyek melalui Bipartisan Infrastructure Law, bersamaan dengan mobilisasi lebih dari 685 miliar dolar AS investasi swasta pada sektor manufaktur dan energi bersih.

Angka tersebut tidak berarti seluruh investasi swasta semata-mata disebabkan belanja infrastruktur. Namun, kebijakan itu memperlihatkan bagaimana dana publik, hibah, kredit pemerintah, dan kepastian program digunakan untuk menurunkan risiko sekaligus menciptakan pasar bagi investasi swasta.

India menempuh jalur yang lebih terintegrasi. Belanja modal pemerintahnya meningkat hampir 89 persen dari tahun fiskal 2022 hingga alokasi 2026. Survei Ekonomi India memperkirakan belanja infrastruktur publik mempunyai pengganda sekitar 2,5-3,5 kali terhadap PDB dalam jangka menengah.

India kemudian menghubungkan jalan, kereta api, pelabuhan, jalur air, bandara, angkutan massal, dan infrastruktur logistik melalui PM GatiShakti berbasis sistem informasi geografis. Pelajarannya adalah bahwa uang publik harus masuk ke jaringan yang utuh, bukan kepada proyek-proyek yang berdiri sendiri.

China memperlihatkan kekuatan pembiayaan pemerintah yang cepat dan besar. Pada 2025, China merencanakan penerbitan obligasi khusus pemerintah daerah sebesar 4,4 triliun yuan, terutama untuk investasi konstruksi dan kebutuhan pembangunan lainnya. Pada saat yang sama, otoritas perencanaan ekonominya mendorong investasi swasta masuk ke proyek-proyek utama.

Model ini mempercepat penyediaan jaringan dasar. Namun, Indonesia harus berhati-hati. Pembiayaan berbasis utang tetap harus disertai pengujian permintaan, manfaat ekonomi, dan kemampuan pembayaran agar tidak melahirkan aset yang mahal, tetapi kurang produktif.

Jepang memberikan pelajaran berbeda. Negara ini semakin menekankan konsolidasi infrastruktur, kota yang kompak dan terkoneksi, serta pemanfaatan dana dan keahlian swasta melalui skema PPP/PFI. Orientasinya bukan hanya membangun aset baru, melainkan menjaga mutu layanan dan efisiensi sepanjang umur aset.

Infrastruktur dinilai berdasarkan biaya siklus hidup, keandalan, keselamatan, serta kemampuannya mempertahankan pelayanan publik. Dengan pendekatan demikian, swasta tidak hanya diposisikan sebagai penyandang dana pembangunan, tetapi juga sebagai sumber teknologi, kemampuan manajemen, dan efisiensi pengoperasian.

Menutup kesenjangan Indonesia

Pertama, Indonesia memerlukan peta prioritas transportasi multimoda 2027 yang benar-benar dikaitkan dengan pusat produksi, kawasan industri, destinasi wisata, sentra pangan, kota baru, dan pelabuhan ekspor. Jalan, rel, pelabuhan, bandara, terminal, angkutan penyeberangan, dan angkutan massal harus dipandang sebagai satu rantai. Satu mata rantai yang tertinggal dapat

menghilangkan manfaat investasi pada mata rantai lainnya.

Kedua, proyek harus dikelompokkan berdasarkan karakter pembiayaannya. Infrastruktur dasar dengan manfaat sosial tinggi tetap dibiayai APBN dan APBD. Proyek yang layak secara komersial dapat diserahkan melalui konsesi. Proyek yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial, dapat menggunakan KPBU, dukungan kelayakan, pembayaran ketersediaan layanan, atau penjaminan.

Kementerian Keuangan sendiri menempatkan penjaminan sebagai instrumen untuk mengurangi risiko, menurunkan biaya pembiayaan, dan menarik partisipasi swasta tanpa seluruh kebutuhan dibayar langsung melalui APBN. Namun, penjaminan tetap harus dikelola secara transparan agar tidak berubah menjadi kewajiban fiskal tersembunyi pada masa depan.

Ketiga, setiap proyek perlu dilengkapi analisis pengembalian fiskal. Pemerintah jangan hanya menghitung tingkat pengembalian ekonomi, tetapi juga memperkirakan investasi swasta yang akan masuk, jumlah pekerjaan yang tercipta, kenaikan nilai tanah, tambahan aktivitas usaha, potensi penerimaan pajak, serta kebutuhan biaya operasi dan pemeliharaan.

Keempat, sebagian kenaikan nilai ekonomi di sekitar infrastruktur harus dikembalikan untuk membiayai jaringan. Hal itu dapat dilakukan melalui pengembangan kawasan berorientasi transit, kerja sama pemanfaatan lahan di sekitar stasiun dan terminal, kontribusi kawasan industri, konsesi aset, serta mekanisme penangkapan kenaikan nilai tanah yang transparan.

Pemerintah tidak perlu mengambil seluruh keuntungan swasta. Akan tetapi, pemerintah harus memperoleh bagian yang wajar dari nilai yang diciptakan oleh investasi publik. Pendapatan itu kemudian dapat digunakan untuk pemeliharaan ataupun pembangunan jaringan berikutnya.

Kelima, anggaran 2027 harus mendahulukan penyelesaian proyek berjalan, pemeliharaan, keselamatan, dan penghilangan titik lemah jaringan sebelum membuka terlalu banyak proyek baru. Dalam masa fiskal terbatas, satu koridor yang selesai dan berfungsi penuh lebih bermanfaat daripada banyak proyek yang tersebar, terhenti, dan tidak terhubung.

Nasib infrastruktur transportasi 2027 akhirnya tidak hanya ditentukan oleh besar-kecilnya pagu anggaran. Nasibnya ditentukan oleh kemampuan pemerintah menjadikan setiap rupiah sebagai pemicu investasi, pekerjaan, produktivitas, dan penerimaan pajak pada masa depan.

APBN harus tetap hadir sebagai pembangun fondasi. Namun, setelah fondasi tersedia, swasta harus memperoleh kepastian untuk membangun aktivitas ekonomi di atasnya. Di situlah lingkaran pembangunan dapat ditutup: infrastruktur melahirkan investasi, investasi memperluas basis pajak, dan pajak membiayai infrastruktur berikutnya.

IB Ilham Malik, Dosen PWK Itera, Tenaga Ahli Kedeputan IV KSP (2025)