

PERAN APBN-P 2014 TERHADAP PERCEPATAN INFRASTRUKTUR

DISKUSI INDEF
20 MEI 2014

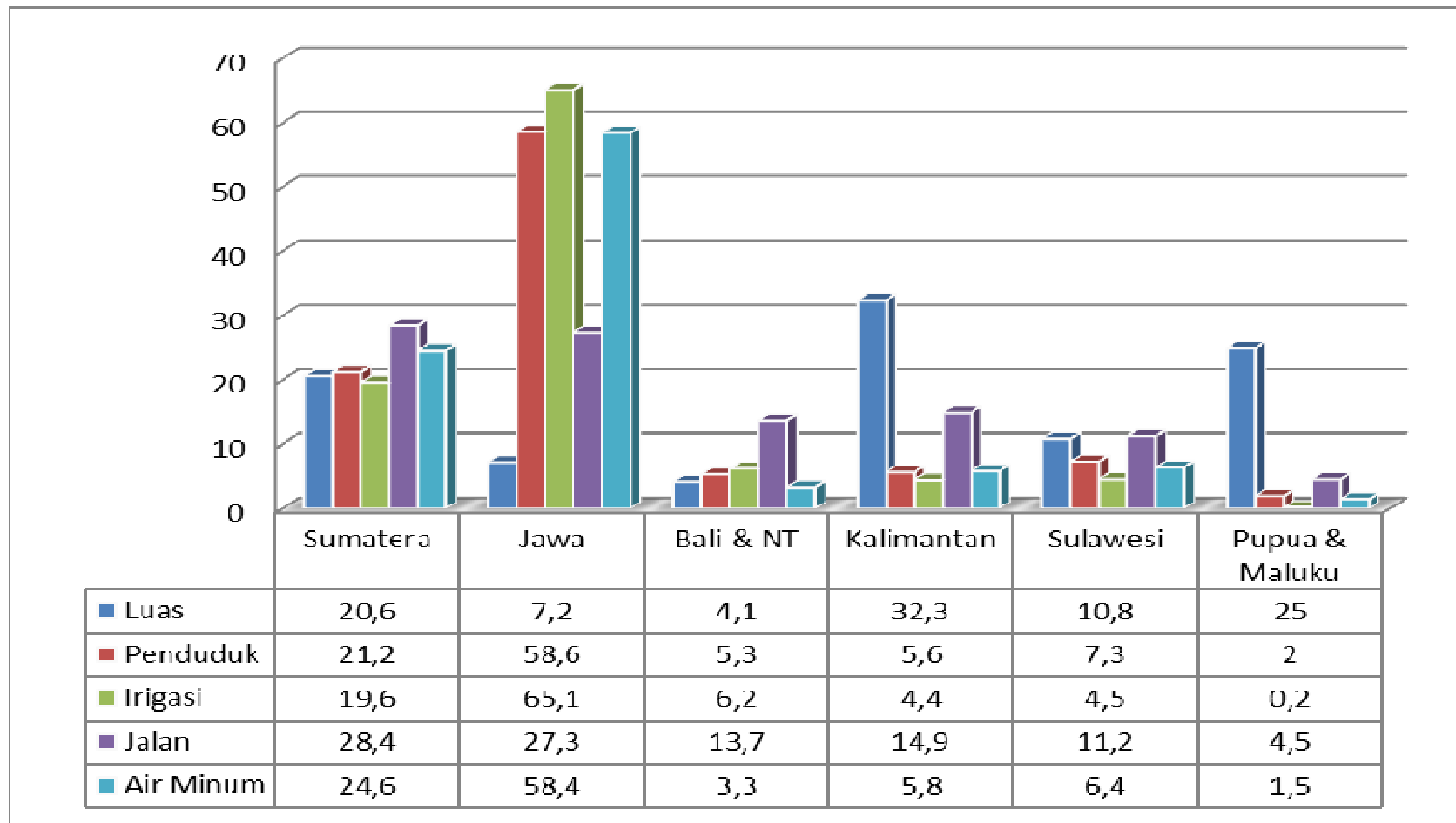
Kondisi Infrastruktur di Indonesia (1)

- Perkembangan Infrastruktur di Indonesia relatif lambat
- Infrastruktur Indonesia menempati peringkat 61 dari 144 negara, masih di bawah Thailand (47) dan Malaysia (29) (*The Global Competitiveness Report 2013-2014*)
- Panjang jalan raya di Indonesia (502 km) tidak sebanding dengan luas daratannya (1.919.443 km²), maka tidak mampu menunjang aktivitas ekonomi secara optimal. Begitu juga dengan infrastruktur udara dan laut.
- Buruknya infrastruktur juga terlihat pada infrastruktur energi.
 - Pengembangan energi alternatif dan energi non-BBM (gas bumi, panas bumi, dll) belum terlihat sejauh ini karena terbentur masalah infrastruktur.

Kondisi Infrastruktur di Indonesia (2)

- Realokasi anggaran dari kenaikan harga BBM tidak pernah dimanfaatkan untuk mendorong tumbuhnya energi alternatif melalui pembangunan berbagai infrastruktur energi
- Konsumsi listrik per kapita masih rendah (5 kali lebih rendah dibandingkan Malaysia).
- Pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan sangat tidak merata di berbagai wilayah
 - Pembangunan Infrastruktur lebih banyak dibangun di daerah yang sudah terbukti memberi kontribusi nyata bagi perekonomian, sedangkan yang masih berupa potensi cenderung diabaikan, walaupun dibangun biaya pemeliharaannya minim sehingga kurang terawat;
 - Akibatnya, wilayah Indonesia yang demikian luas akan terkotak-kotak menjadi daerah miskin dan daerah kaya

Perbandingan Luas Wilayah, Penduduk, dan Infrastruktur (%)



Sumber: Statistik Indonesia, BPS

Dampak Dari Buruknya Infrastruktur (1)

1. Disparitas Harga Antar Daerah

Propinsi	Beras	Tepung gandum	Gula	Minyak Goreng	Garam
Jawa Timur	4,250	3,606	6,000	4,150	1,600
KalBar	4,400	4,000	5,800	4,500	2,450
Kaltim	4,500	4,000	6,500	4,500	2,000
Sulsel	4,400	3,500	6,500	4,500	2,000
NTT	4,200	4,500	5,800	6,300	2,000
Merauke	5,000	7,000	7,000	6,670	3,000
Nabire	6,000	10,000	11,000	11,000	4,000
Paniai	18,000	7,500	8,000	7,000	8,000

Source: Ministry of Trade.

Dampak Dari Buruknya Infrastruktur (2)

2. Tingginya Biaya Transportasi → Mahalnya harga barang → Daya saing rendah

Dalam keseharian kita kerap melihat ini



Source: http://www.portalkbr.com/berita/nasional/2461624_4202.html



Source: <http://herliyanaindah.wordpress.com/2011/05/25/jeruk-lokal-versus-jeruk-cina>

Mana yang lebih murah???

Mengapa bisa begini?

- Survei Bank Dunia (pra-regulasi impor hortikultura)
 - Prices were measured in a supermarket in Jakarta
 - Jeruk Medan Rp 20.000 per kg
 - Jeruk China Rp 17.000 per kg
- Observasi terbaru di 2 supermarket (Basri, 2014:2)



Jeruk Medan diangkut truk, sehari-hari di jalan, tanpa pengatur suhu, beragam rintangan



Jeruk Mandarin diangkut kapal berpendingin suhu, kapasitas ribuan kali lipat truk, bebas hambatan



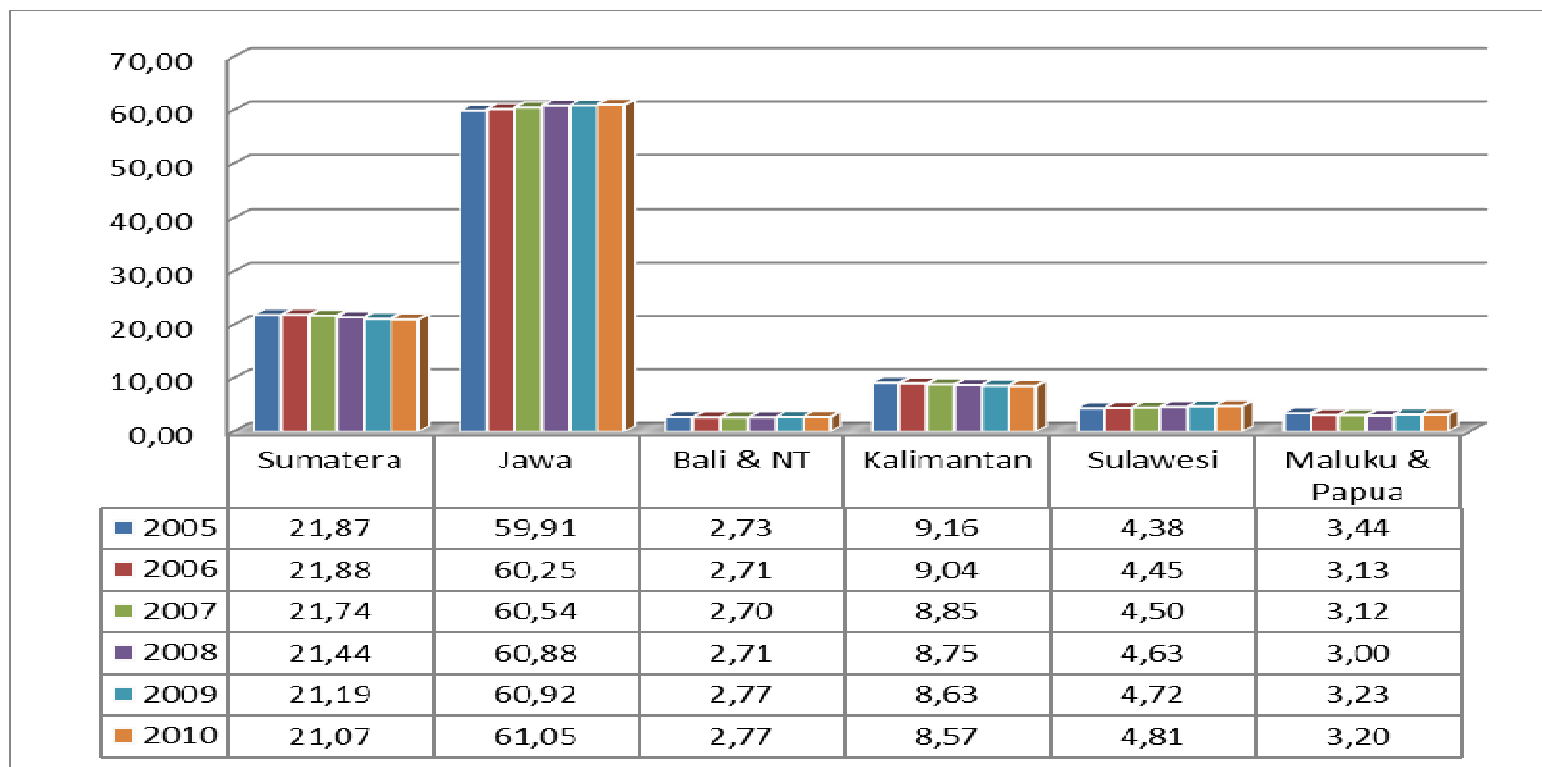
Source: R.J. Lino's presentatiom, March 2011.

Dampak Dari Buruknya Infrastruktur (3)


3. Ketimpangan Kesejahteraan

Ketidakmerataan infrastruktur menimbulkan ketimpangan kesejahteraan ekonomi di berbagai daerah (perbedaan distribusi PDRB sangat mencolok di antar daerah)

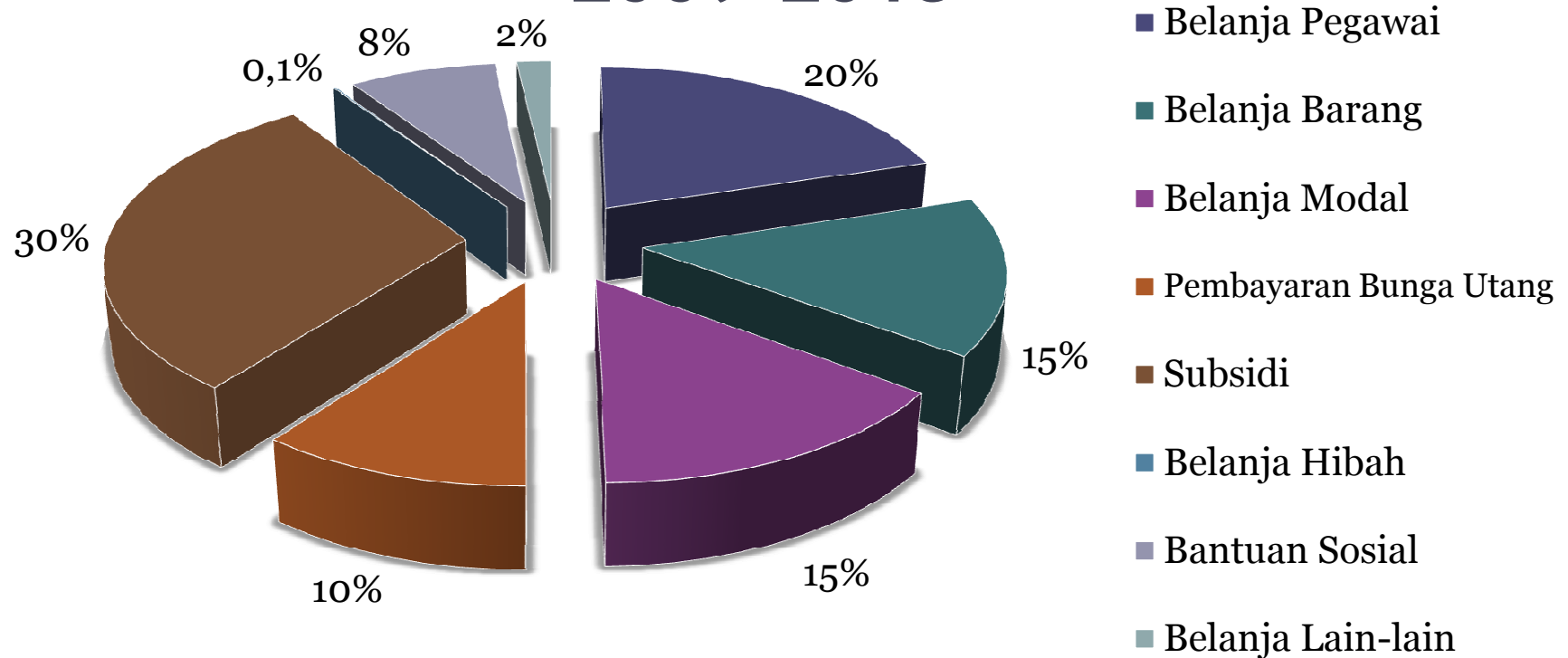
Distribusi Persentase Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan (%)



Sumber : Badan Pusat Statistik

- 
- Mengapa pembangunan infrastruktur di Indonesia lambat ???
 - Kemana APBN ???

Komposisi Belanja Pemerintah Pusat 2009-2013



Sumber: Kementerian Keuangan

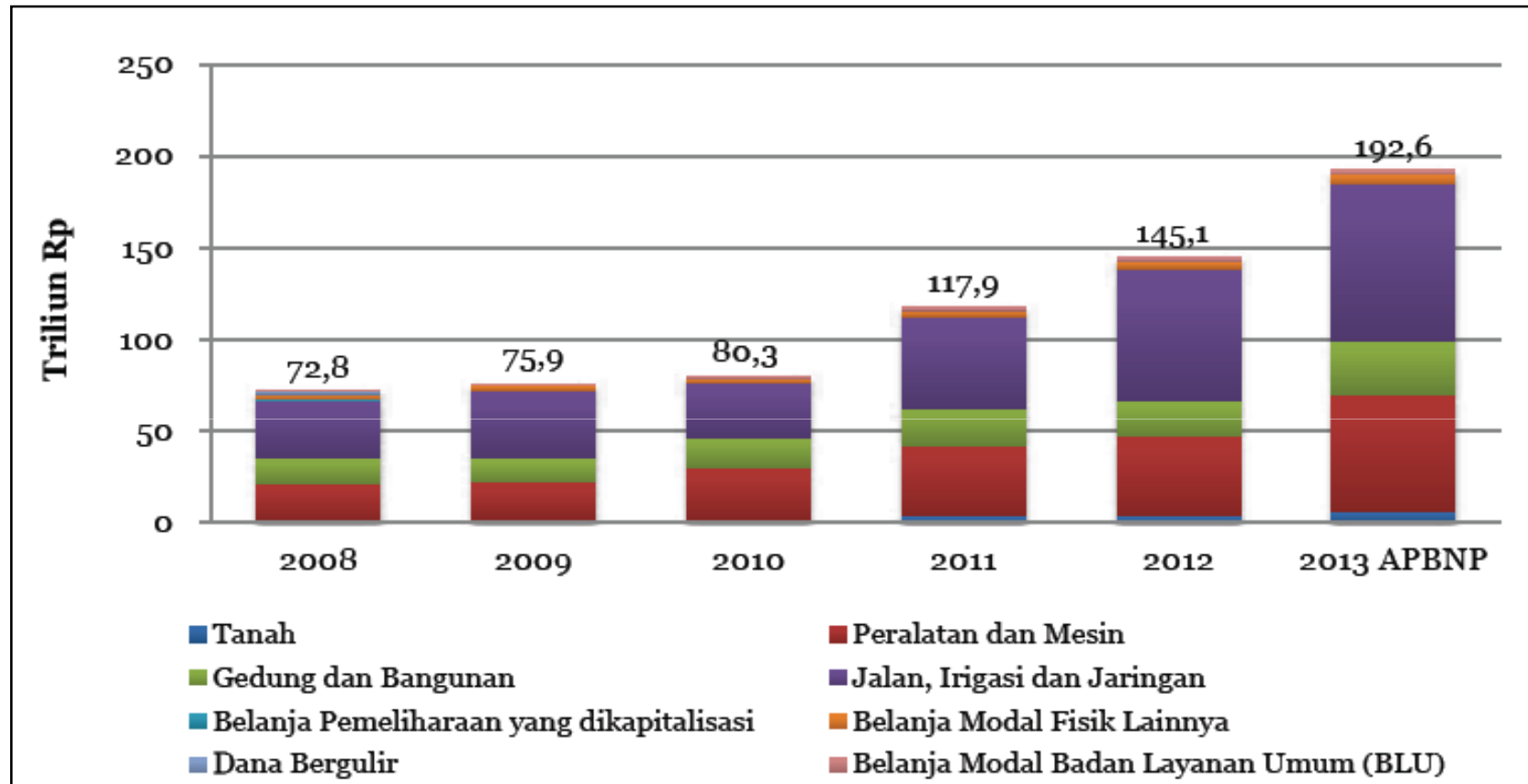
Selama lima tahun, 30 persen APBN habis untuk anggaran Subsidi. Parahnya, subsidi tersebut paling besar dihabiskan untuk BBM. Belanja modal hanya 15 persen.

Alokasi subsidi pada APBN, 2009-2013

Jenis subsidi	Nilai (Trill Rp)					Persen				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
BBM, LPG,BBN	45.04	82.35	165.16	211.90	193.80	32.62	42.73	55.92	61.18	57.63
Listrik	49.55	57.60	90.45	94.58	100.0	35.88	29.89	30.62	27.31	29.74
Pangan	12.99	15.15	16.54	19.12	17.20	9.41	7.86	5.60	5.52	4.08
Pupuk	18.33	18.41	16.34	13.96	16.23	13.27	9.55	5.53	4.03	4.83
Benih	1.60	2.18	0.10	0.06	1.45	1.16	1.13	0.03	0.02	0.43
PSO	1.34	1.37	1.83	1.93	1.52	0.97	0.71	0.62	0.56	0.45
Kredit program	1.07	0.82	1.52	1.11	1.25	0.77	0.42	0.51	0.32	0.37
Pajak	8.17	14.82	3.41	3.71	4.82	5.92	7.69	1.15	1.07	1.43
Total	138.08	192.71	295.36	346.36	336.27	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Sumber: Kementerian Keuangan

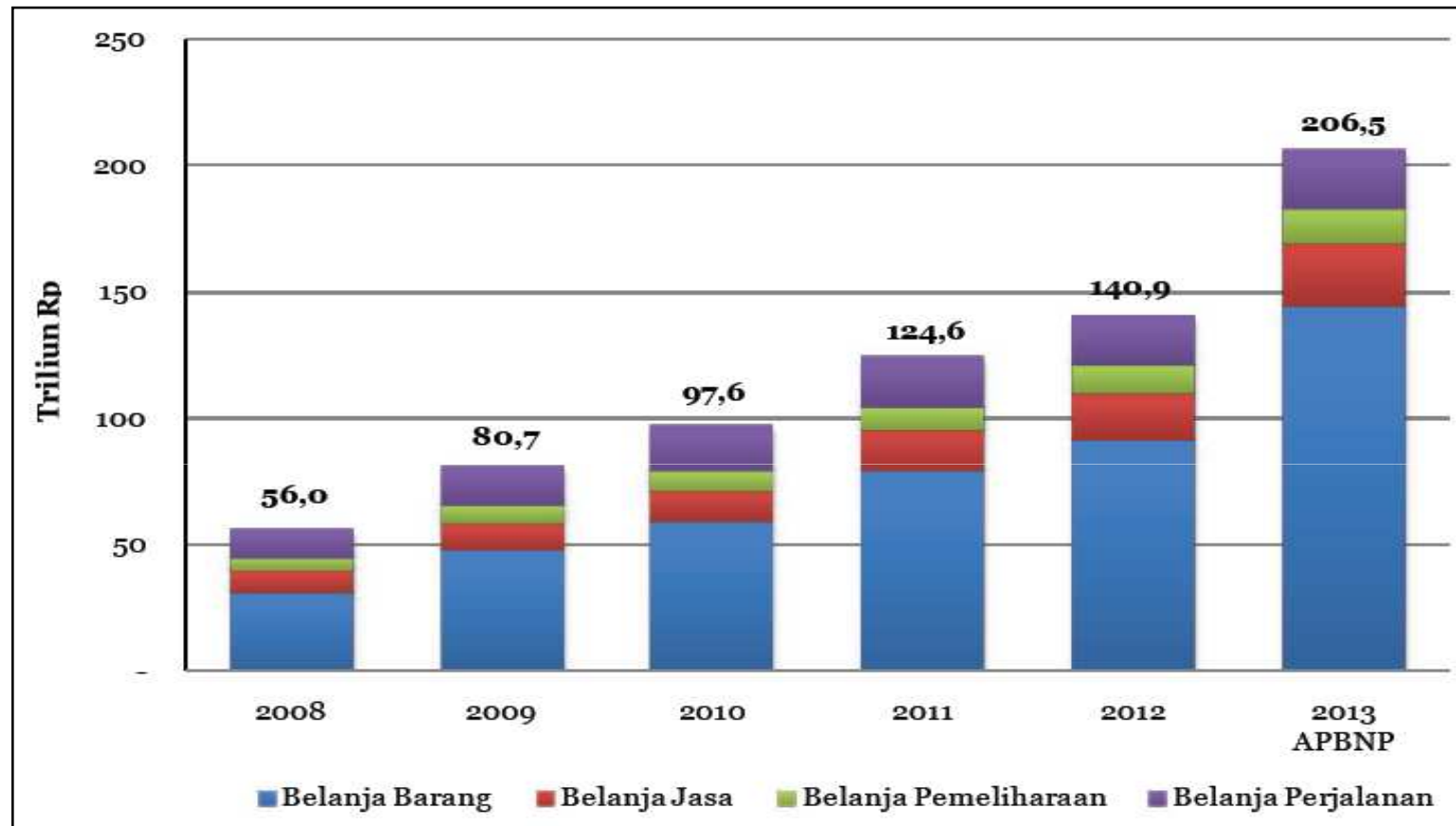
Perkembangan Belanja Modal, 2008-2013



Sumber: Kementerian Keuangan

Jumlah belanja modal terus meningkat namun dengan postur yang nyaris tidak berubah. **Seharusnya**, porsi untuk **anggaran jalan, irigasi dan jaringan** semakin besar dan meningkat signifikan.

Perkembangan Belanja Barang, 2008-2013

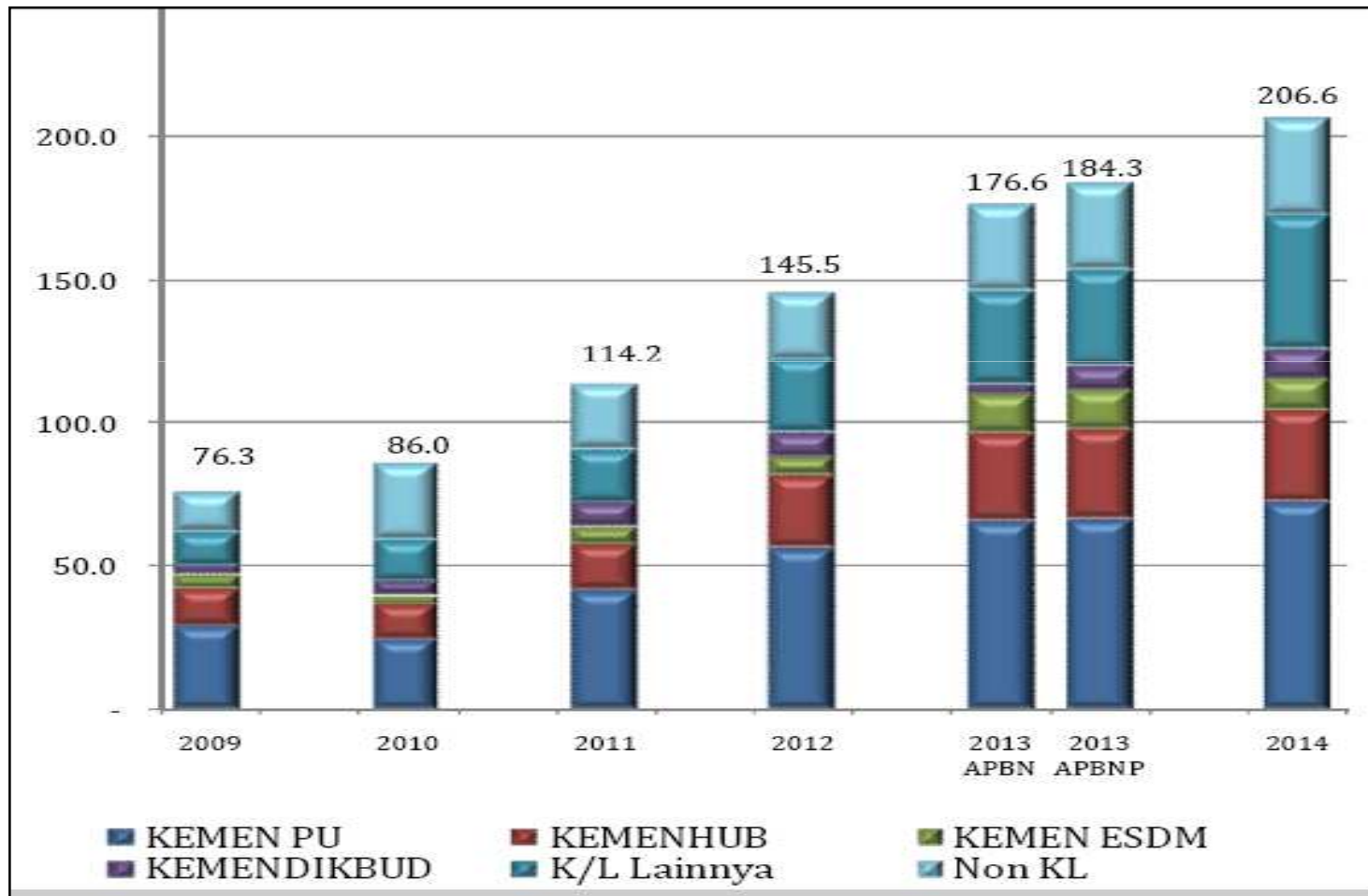


Realisasi anggaran belanja barang secara nominal mengalami pertumbuhan 29,8% per tahun (2008-2013), lebih besar dari pertumbuhan belanja modal yang hanya tumbuh 21,5% (2008-2013).

Artinya, alokasi belanja yang kurang produktif (kurang memberikan multiplier effect thd ekonomi) justru meningkat lebih besar daripada belanja produktif

Anggaran Infrastruktur 2009-2014

(Rp Trilyun)



Sumber: Kementerian Keuangan

Anggaran Infrastruktur

- Belanja infrastruktur memang mengalami peningkatan, namun rasio belanja infrastruktur terhadap PDB masih dibawah 3% dan jauh dari level ideal (5%), China pernah mencapai 14% thd PDB
- Koefisien Elastisitas belanja infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi baru mencapai 0,17 lebih rendah dari China (0,33) dan India (0,21) → kurang efisien → mengindikasikan adanya kebocoran

Rekomendasi

- Pembahasan APBN-P 2014 jangan hanya menyangkut penyesuaian subsidi BBM dan asumsi-asumsi makro saja, karena tidak akan membantu memecahkan persoalan yang ada.
- Pembahasan APBNP harus disesuaikan dengan persoalan krusial yang sedang menyelimuti bangsa, salah satunya adalah permasalahan infrastruktur.
- Selain harus meningkatkan porsi belanja infrastruktur, efisiensi dalam penggunaan anggaran infrastruktur harus ditingkatkan.
- Dana Transfer Daerah khususnya DAK dapat digunakan untuk mengoptimalisasi pembangunan infrastruktur di daerah