



TANTANGAN DAN PELUANG PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR INDONESIA

Oleh : FRANS SATYAKI SUNITO
Managing Director PT Pembangunan Jaya Infrastruktur

Seminar :
Research & Industrial Linkage
For Sustainable Infrastructure
CIBE – ITB
13 Oktober 2016

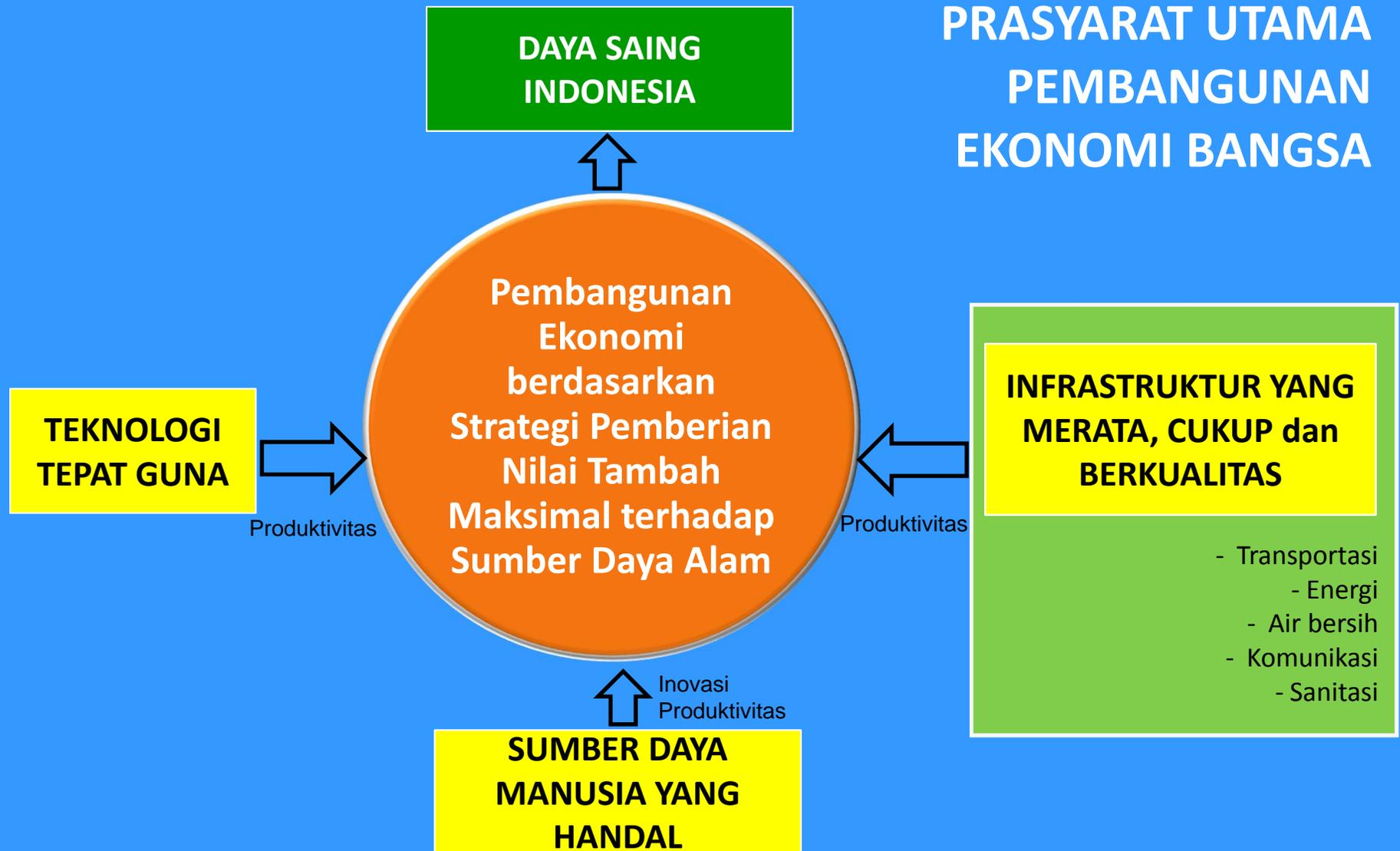


POKOK BAHASAN



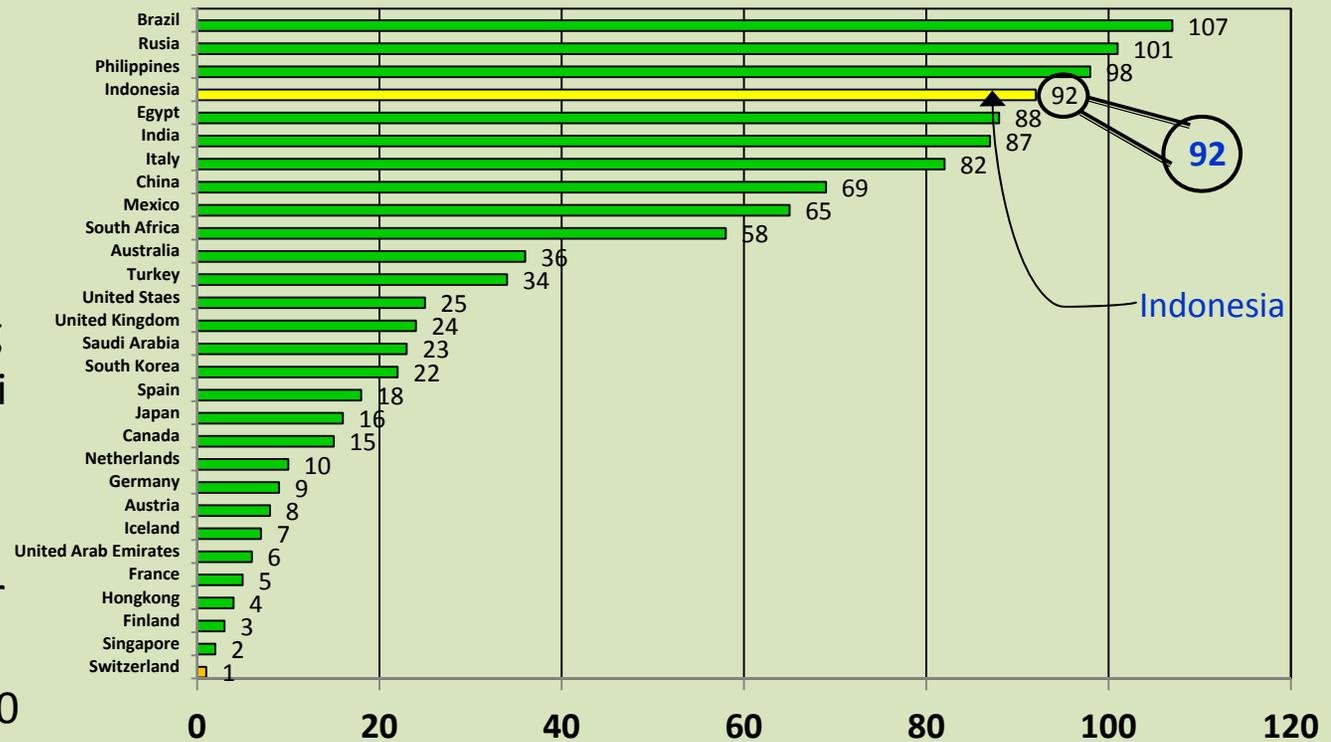
- ❑ INFRASTRUKTUR SEBAGAI PRASYARAT UTAMA PEMBANGUNAN EKONOMI BANGSA
- ❑ KONDISI INFRASTRUKTUR INDONESIA SAAT INI
- ❑ INFRASTRUKTUR MENJADI PRIORITAS DALAM 5 TAHUN KE DEPAN
- ❑ KEY SUCCESS FACTORS
- ❑ SUMBER DANA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR
- ❑ KESIAPAN INFRASTRUKTUR LUNAK
- ❑ STRATEGI PERBAIKAN/ PENINGKATAN INFRASTRUKTUR LUNAK
- ❑ APA YANG PERLU KITA LAKUKAN?
- ❑ KESIMPULAN

INFRASTRUKTUR PRASYARAT UTAMA PEMBANGUNAN EKONOMI BANGSA

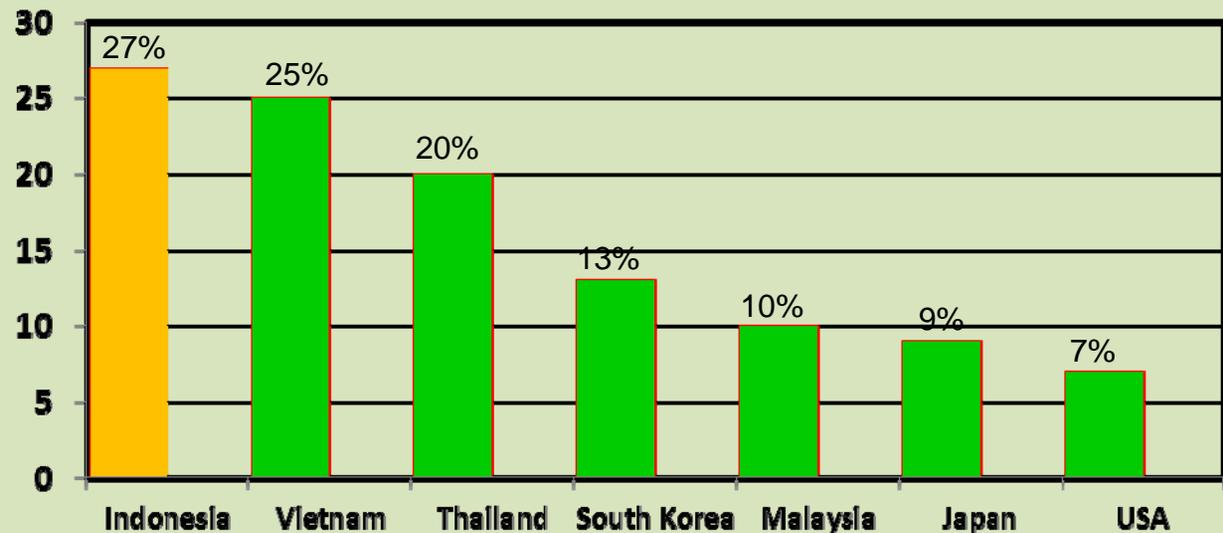


KONDISI INFRASTRUKTUR INDONESIA SAAT INI

- Masih sangat kurang dan belum merata di seluruh wilayah Indonesia.
- Kualitas infrastruktur Indonesia berada di urutan #92 dari 110 negara yang dilaporkan dalam The Global Competitiveness report, 2012
- Ratio Biaya logistic terhadap GDP Indonesia masih yang tertinggi diantara negara-negara sekitarnya.



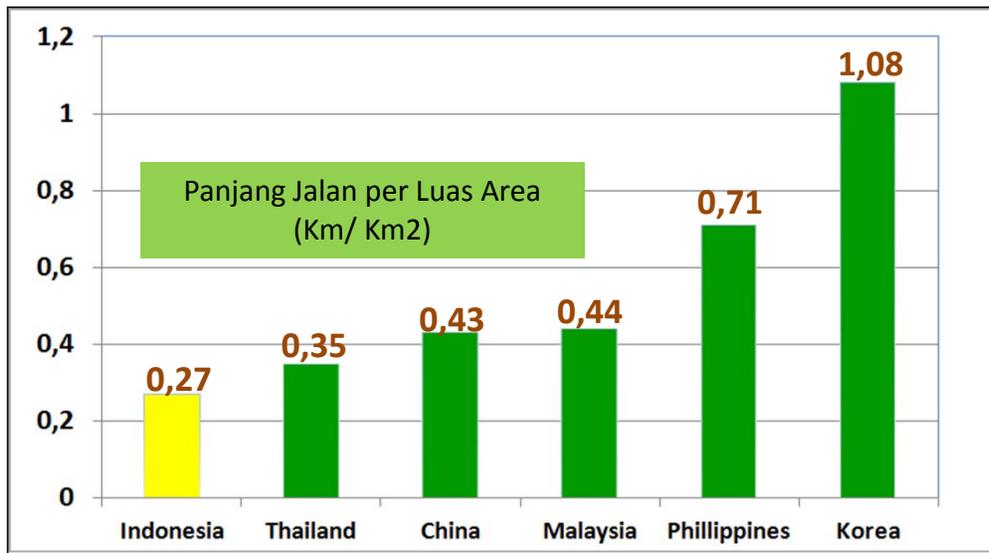
Sumber : The Global Competitiveness Report 2012/ CLSA



Sumber : CLSA, 31 March 2015

KONDISI INFRASTRUKTUR INDONESIA SAAT INI

(lanjutan)



Sumber : World Bank, CLSA

KOTA	POPULASI (JUTA)	RASIO JALAN (%)	JUML. PENGGUNA ANGKUTAN MASSAL BERBASIS REL (JUTA/ Hari)
Guangzhou	11.070	14.82	5.60
Seoul	10.575	15.54	6.90
Tokyo	8.887	23.77	8.70
Jakarta	9.588	6.27	0.85

Sumber : World Bank/JTD

JALAN

- Rasio panjang jalan di Indonesia terendah dibandingkan dengan negara-negara berkembang lainnya
- Kecepatan .rata-rata di jalan raya Jakarta pada jam sibuk 7-10 km/jam

A K I B A T N Y A → PRODUKTIVITAS RENDAH → DAYA SAING KITA RENDAH

INFRASTRUKTUR MENJADI PRIORITAS DALAM 5 TAHUN KEDEPAN

- Menyadari hal ini, Pemerintah telah menjadikan Pembangunan Infrastruktur sebagai prioritas utama.
- Beberapa issues strategis dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 - 2019.
 - Percepatan Pembangunan Infrastruktur untuk penguatan konektivitas Nasional.
 - Pengembangan Transportasi Massal Perkotaan.
 - Peningkatan Efektivitas dan Efisiensi Pembiayaan.
- Target Belanja Infrastruktur Pemerintah 2015 – 2019 adalah Rp. 2,216 Triliun, sedangkan target belanja keseluruhan dalam bidang infrastruktur adalah Rp. 5.519 Triliun)* → Rp. 450–1000 Triliun/ thn !



*) Laporan PWC : Building Indonesia's Future, 2015

INFRASTRUKTUR MENJADI PRIORITAS DALAM 5 TAHUN KEDEPAN (lanjutan)

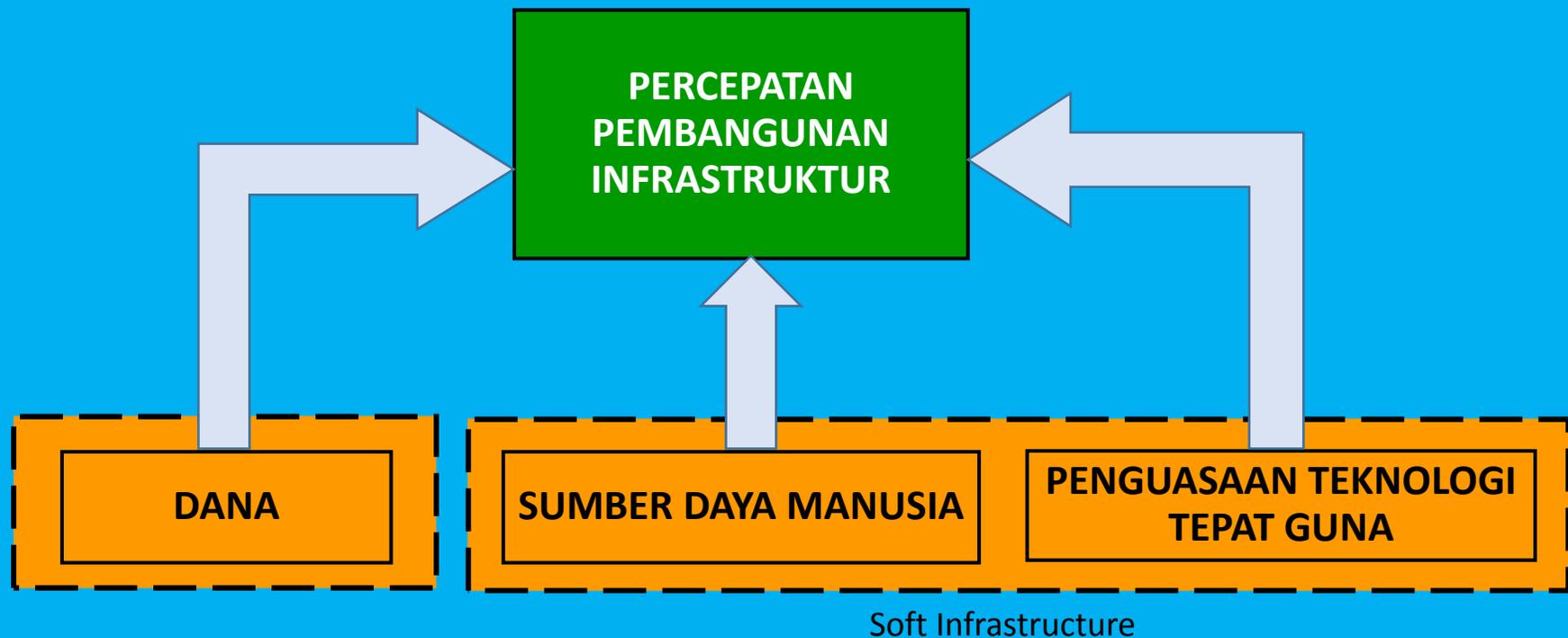


Infrastructure Spending Requirement (2015 – 2019)	Rp (T)	(%)
Water	1,757	27
Energy	1,615	25
Roads	1,274	19
Transport	991	15
Public Housing	384	6
Railway	278	4
IT	242	4
TOTAL	6,541	100

Sumber : BAPPENAS/ CLSA

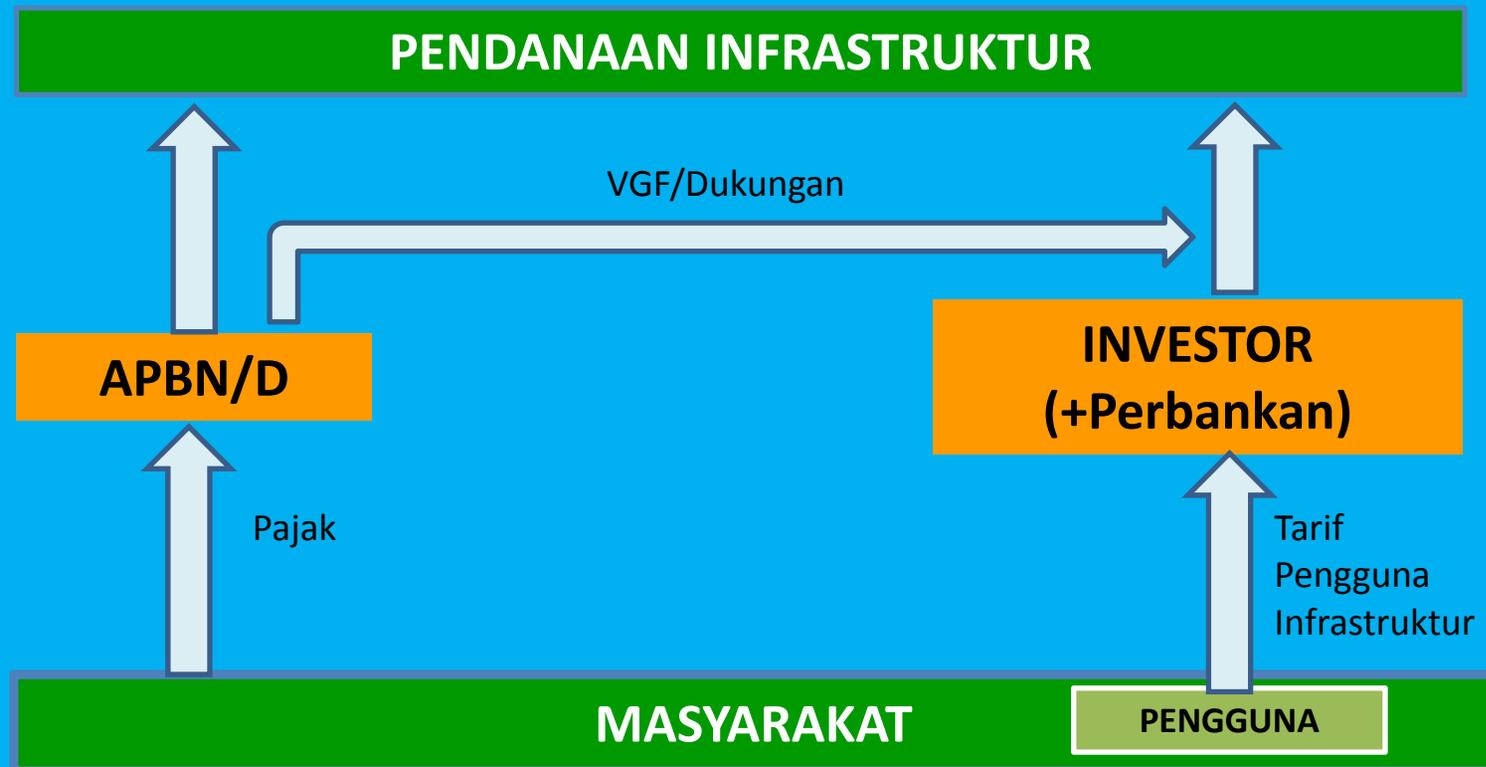
KEY SUCCESS FACTORS

UNTUK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR



**TANTANGAN KITA : PERCEPATAN PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR NAIK 2 – 3X LIPAT.**

SUMBER DANA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

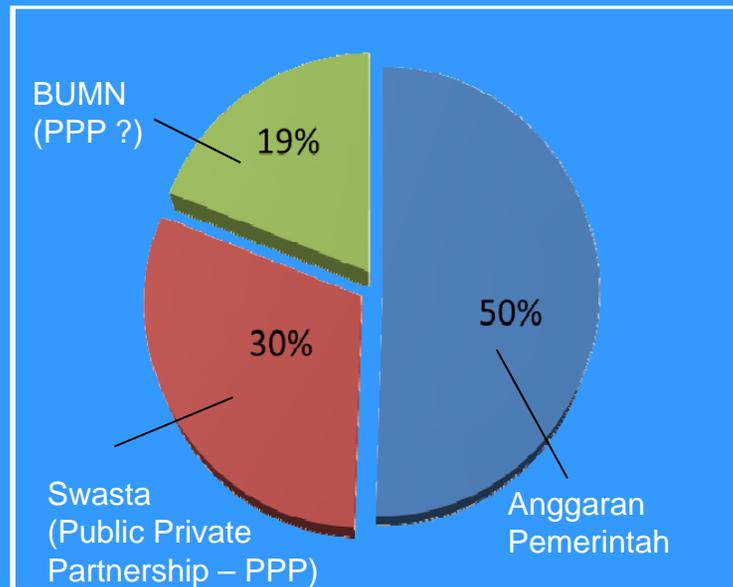


*VGf: Viability Gap Funding bagi proyek-proyek investasi infrastruktur KPBU yang kurang layak secara finansial

SUMBER DANA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

(lanjutan)

- Menurut RPJM 2015 – 2019



- Perlu diingat bahwa pendanaan melalui Badan Usaha (konsep PPP) hanya dimungkinkan apabila proyek infrastruktur yang bersangkutan memiliki kelayakan Finansial yang baik, atau mendapat subsidi kelayakan Finansial (Viability Gap Funding).
- Diperkirakan hanya 15-20 % pendanaan dapat bersumber dari konsep PPP → artinya selebihnya perlu didanai oleh Pemerintah.



SUMBER DANA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

(lanjutan)

- ❑ Bagaimana mensiasati ruang fiskal yang terbatas dalam APBN/D ? → Terbitkan Obligasi Infrastruktur (Infrastruktur Bonds).
- ❑ Pemerintah berhutang pada rakyatnya untuk membangun Infrastruktur .
 - Tidak tergantung pada pinjaman asing.
 - Menciptakan rasa memiliki pada masyarakat terhadap proses pembangunan negeri.
 - Masyarakat akan ikut mengawasi.



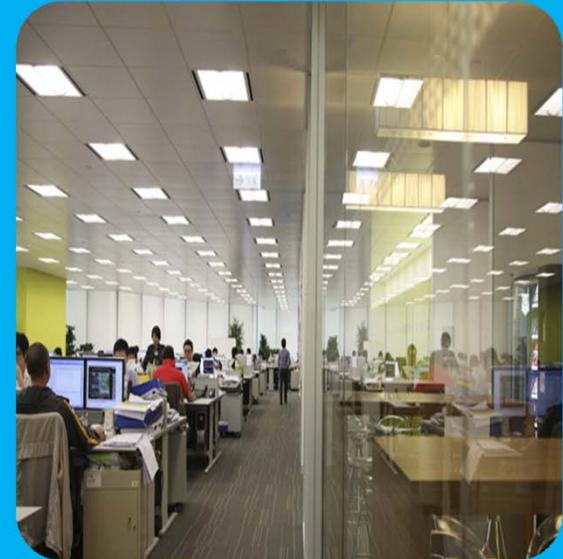
KESIAPAN INFRASTRUKTUR LUNAK

- Apakah kita mendukung pelaksanaan belanja infrastruktur yang meningkat 3x lipat

Rp. 150 T/thn – Rp. 500 T/thn

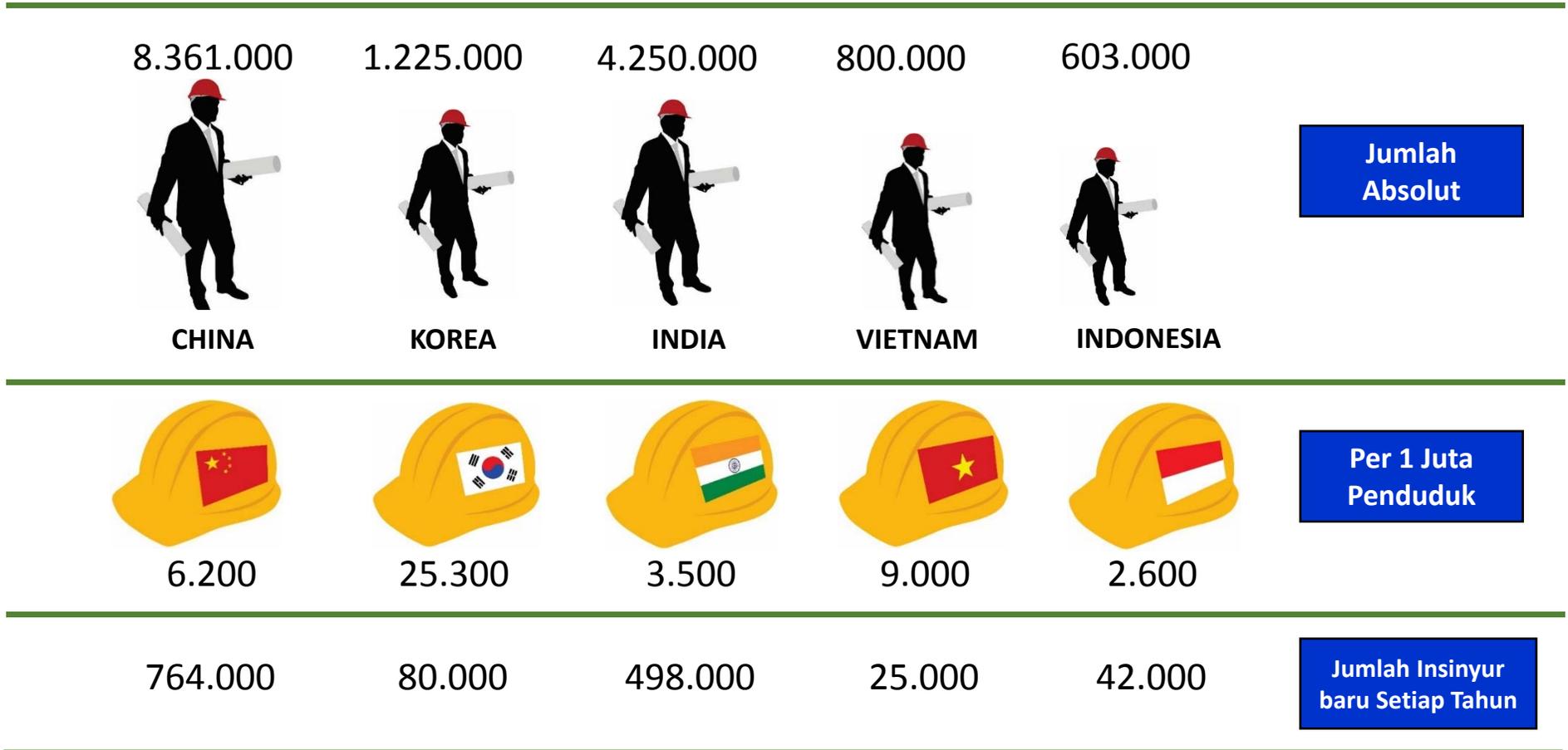
- Tenaga Insinyur di Indonesia saat ini (2016) diperkirakan 700.000 orang (2800 Ir./ 1 juta penduduk) → Bandingkan dengan negara berkembang lainnya.
- Hanya 15% mahasiswa memilih program studi Teknik (China 38%, Korea 35%).
- Kontraktor besar* di Indonesia < 10 perusahaan.
- Dibutuhkan percepatan pertumbuhan produktivitas tenaga kerja Indonesia 60% lebih tinggi daripada pertumbuhan sebelumnya (menurut McKinsey Global Institute).

*) Mampu menangani kontrak konstruksi infrastruktur \geq Rp. 1000 Milyar/ kontrak



KESIAPAN INFRASTRUKTUR LUNAK (lanjutan)

Jumlah tenaga Insinyur di Indonesia & negara sekitarnya



Sumber : Majalah Inspirasi Insyinyur, Januari 2013

STRATEGI PERBAIKAN/PENINGKATAN INFRASTRUKTUR LUNAK



❑ SASARAN STRATEGIS JANGKA PANJANG

- Meningkatkan kualitas dan kuantitas Sarjana Teknik.

42.000/tahun → 100.000/tahun

❑ SASARAN STRATEGIS JANGKA MENENGAH

- Meningkatkan kembali minat terhadap program Sarjana Teknik di Perguruan Tinggi.

15% → 30%

- Gunakan momentum pembangunan Infrastruktur secara besar-besaran saat ini dengan belajar dan meraih pengalaman sebanyak-banyaknya → Menjadi tuan rumah di negeri sendiri.
- Berdayakan semua pelaku industri terkait untuk ikut meningkatkan kualitas pendidikan teknik di Indonesia, termasuk aktifitas riset terapan dan Balai-Balai latihan kerja.

APA YANG PERLU KITA LAKUKAN ?



☐ PEMERINTAH

- Meningkatkan minat generasi muda untuk memilih bidang studi teknik antara lain melalui :
 - Pengalokasian dana cukup untuk menambah fasilitas pendidikan teknik baik kuantitas maupun kualitas.
 - Memberikan beasiswa untuk studi S2 dan S3 diluar negeri untuk bidang keilmuan teknik.
- Memperbanyak dan meningkatkan kualitas Balai-Balai latihan kerja untuk tenaga teknik menengah.
- Mengkoordinasikan kegiatan Litbang di tanah air kearah riset Teknologi Terapan di bidang-bidang spesifik yang dibutuhkan dalam percepatan pembangunan infrastruktur dan dalam mengembangkan Ekonomi berbasis Nilai Tambah yang diharapkan mengikutinya.
- Mewajibkan pada semua kontraktor, konsultan, dan industri industri pendukung asing yang bekerja di Indonesia untuk bekerja sama dengan pelaku industri nasional sejenis dalam bentuk yang aktif.
- Mewajibkan pada semua kontraktor, konsultan dan industri pendukung asing yang bekerja di Indonesia untuk menggunakan tenaga teknik Indonesia.
- Penyederhanaan dan harmonisasi sertifikasi tenaga teknik nasional.

APA YANG PERLU KITA LAKUKAN

lanjutan



❑ PELAKU INDUSTRI KONSTRUKSI

Perusahaan - perusahaan besar perlu mengalokasikan sebagian besar dana CSR *) nya untuk membantu meningkatkan kualitas pendidikan Teknik di Indonesia antara lain melalui :

- Pemberian Bea Siswa untuk mahasiswa teknik.
- Memberi kesempatan yang luas untuk belajar dan kerja praktek di proyek/ pabrik-pabrik yang dikelolanya.
- Mengalokasikan waktu para ahli teknik di perusahaan untuk memberikan kuliah umum secara periodik di perguruan tinggi.
- Membantu mendanai peningkatan fasilitas pendidikan teknik di Perguruan Tinggi dan Balai-Balai latihan kerja.

❑ Rumenerasi bagi sarjana teknik/ Insinyur perlu diperbaiki agar setara dengan profesi-profesi lain di dunia usaha.

*) *Corporate Social Responsibility*

- ✓ Infrastruktur adalah pra-syarat mutlak untuk pembangunan ekonomi dan kesejahteraan bangsa.
- ✓ Pemerintah telah menjadikan Pembangunan Infrastruktur sebagai Prioritas Utama → akan ada peningkatan belanja infrastruktur 2-3 X lipat dalam lima tahun kedepan dan seterusnya.
- ✓ Pemerintah harus menyediakan dana yang cukup untuk peningkatan tersebut, karena konsep PPP hanya mampu mendanai 15% – 20% → Terbitkan obligasi Infrastruktur.
- ✓ Kita semua perlu meningkatkan kapasitas (kualitas dan kuantitas) infrastruktur lunak (Tenaga Teknik dan Teknologi) untuk mengantisipasi percepatan pembangunan infrastruktur Indonesia, agar kita tetap menjadi tuan rumah di negeri sendiri.



TERIMA KASIH

Seminar :
Research & Industrial Linkage
For Sustainable Infrastructure
CIBE – ITB
13 Oktober 2016



