

## OPTIMALISASI MANFAAT ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE BAGI INDONESIA

### OPTIMIZING THE BENEFIT OF ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE FOR INDONESIA

**Lukman Adam**

(Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, Nusantara II, Lantai 2, DPRRI,  
Jl. Jend. Gatot Subroto, Senayan, Jakarta 10270, Indonesia;  
email: mada.kenn@gmail.com dan lukman.adam@dpr.go.id)

Naskah diterima: 19 Juli 2017, direvisi: 9 Agustus 2017,  
disetujui: 30 September 2017

#### Abstract

Since 2014, Indonesia has been introducing its maritime belt policy, while China has been launching its one belt one road (OBOR) initiative. From China's initiative, Indonesia can obtain optimum benefit because the existence of OBOR will provide Indonesia with financing alternative and facilitate it with access of goods to Asia and Europe. However, there is a problem dealing with high investment risk and non-optimum implementation of investment and infrastructure policy. The article discusses: (1) Indonesia response to countries committed, (2) constraints faced by Indonesia in optimizing the OBOR investment, and (3) what to be done by Indonesia to be able gain optimum benefits in OBOR investment. Direct problems faced by Indonesia are land acquisition, lack of coordination between central and local governments, skepticism of financing, changing regional policy, and the role of local regulations that may discourage investment climate. Solution must be found in strengthening coordination between the Central and Local Governments. In the future, local government's participation in responding foreign investment must be increased to have common understanding.

**Keywords:** OBOR, China, Indonesia investment, infrastructure

#### Abstrak

Sejak tahun 2014, Indonesia telah mengintroduksi kebijakan jalur maritim, sedangkan China menginisiasi *one belt one road* (OBOR). Indonesia bisa mengambil manfaat optimal dari inisiatif China tersebut, karena keberadaan OBOR menyediakan alternatif pembiayaan dan dapat memfasilitasi akses distribusi barang Indonesia ke Asia dan Eropa. Namun, dijumpai masalah terkait investasi OBOR, yaitu tingginya tingkat risiko investasi di Indonesia dan tidak optimalnya implementasi kebijakan investasi dan infrastruktur. Tujuan dari artikel ini untuk mengetahui: (1) posisi Indonesia kepada negara yang berkomitmen, (2) kendala yang dihadapi Indonesia dalam optimalisasi investasi OBOR, dan (3) upaya yang perlu dilakukan Indonesia untuk memperoleh manfaat optimal atas investasi OBOR. Di lapangan, kendala yang dihadapi Indonesia adalah pembebasan lahan, kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, skeptisme asal pembiayaan, arah kebijakan daerah yang berubah-ubah, dan keberadaan peraturan daerah yang dapat menghambat investasi. Upaya yang perlu dilakukan untuk mengatasinya adalah penguatan koordinasi antara Pemerintahan di Pusat dan Daerah. Di masa depan, keikutsertaan pemerintah daerah dalam kegiatan investasi asing harus ditingkatkan, agar terjadi kesamaan pemahaman.

**Kata kunci:** OBOR, China, Indonesia, investasi, infrastruktur.

#### PENDAHULUAN

Pada pertemuan *East Asia Summit IX*, Presiden Indonesia Joko Widodo mencanangkan agenda pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan salah satu pilar utamanya adalah mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim<sup>1</sup> Pokok dari agenda tersebut adalah menghubungkan wilayah Indonesia yang merupakan daerah kepulauan, dan diharapkan dapat meningkatkan daya saing produk dalam negeri dan menekan biaya distribusi barang dari daerah penghasil ke daerah pengguna.

Ada tiga faktor yang membuat indeks daya saing Indonesia rendah, yang paling penting adalah buruknya ketersediaan infrastruktur dan di antara komponen infrastruktur, terdapat di dalamnya kualitas pelabuhan dan jalan. Selain itu, indikator penting yang menopang daya saing adalah *Enabling Trade Index* (ETI) dan *Logistics Performance Index* (LPI). Kedua indikator tersebut memiliki bagian yang harus dilakukan perbaikan agar dapat menjadi titik tolak untuk melakukan perubahan dan pembaruan di berbagai sektor perekonomian.<sup>2</sup>

Di sisi lain, *one belt one road* (OBOR), jalur sutera baru, pada tahun 2017 sudah memasuki tahun keempat, sesudah Presiden China, Xi Jinping, mengumumkan ambisi China menghidupkan kem-

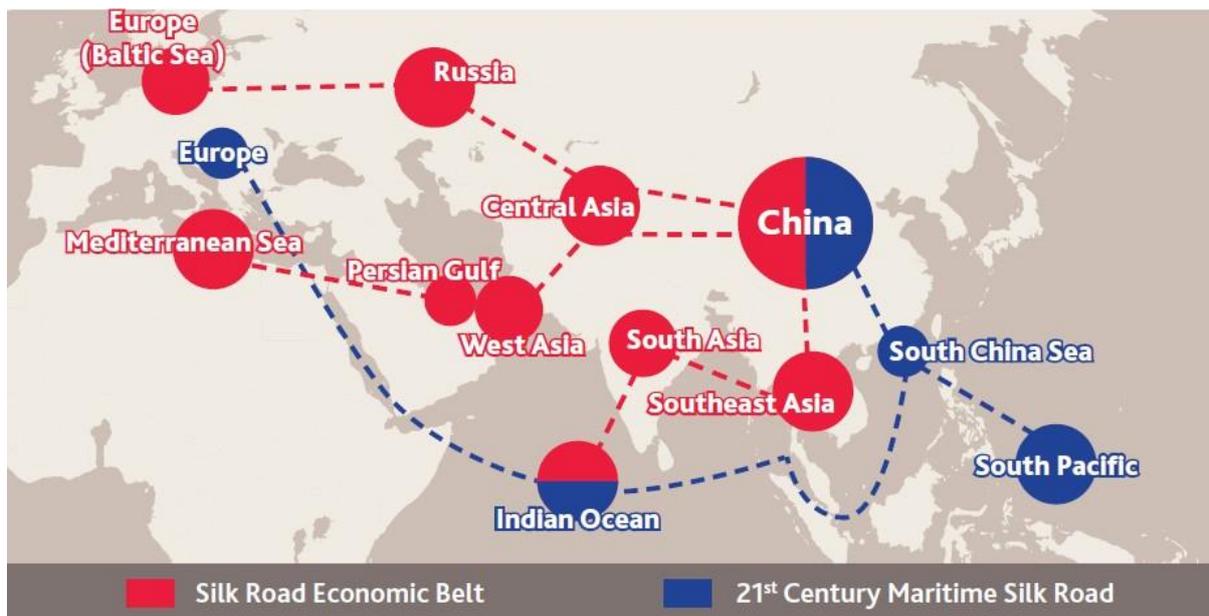
<sup>1</sup> C. P. F. Luhulima, "Jalur Sutera Maritim," *Kompas*, 10 Desember 2014.

<sup>2</sup> A Prasetyantoko, *Ponzi Ekonomi*, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010, hal. 165 -170.

bagi jalur perdagangan kuno ini. Inisiatif OBOR terdiri dari Sabuk Ekonomi Jalur Sutera dan Jalur Sutera Maritim Baru. *The Silk Road Economic Belt* diresmikan oleh Xi Jinping di Universitas Nazarbayev pada tanggal 7 September 2013 sebagai bagian dari kunjungan kenegaraannya ke Kazakhstan. *The New Maritime Silk Road* diumumkan di hadapan DPR RI pada tanggal 3 Oktober 2013 sebagai bagian dari kunjungan kenegaraan Xi Jinping ke Indonesia. Gambar 1 menunjukkan peta konektivitas *One Belt, One Road* dengan kedua komponennya, yaitu Sabuk Ekonomi Jalur Sutera dan Jalur Sutera Maritim Baru.

*Renmin University*, yang dikutip oleh Kantor Berita *Xinhua* menyebutkan bahwa *Silk Road projects* akan terealisasi penuh tahun 2049.<sup>3</sup> Apabila ini terealisasi diharapkan akan membuat jalur perdagangan dunia menjadi efektif dan efisien. Kota-kota baru diharapkan akan muncul atau penduduk yang tadinya terpusat di daerah tertentu akan menyebar sehingga pertumbuhan ekonomi berjalan dengan baik dan ketimpangan ekonomi akan menurun.

Pada Maret 2017, Bank Rakyat China mengumumkan cadangan devisa China naik US\$6,9 miliar menjadi US\$3,1 triliun. Angka ini jauh



Sumber: *Global Times* (2015) dalam *BDO Singapore* (2015)

**Gambar 1.** Peta Jalur Sutera Darat dan Jalur Sutera Maritim Abad 21

Dari dua kebijakan Indonesia dan China tersebut, terlihat ada keterkaitan antara keinginan Indonesia menjadi poros maritim dunia dan OBOR *initiative* yang digagas oleh China, karena kedua kebijakan tersebut pada pokoknya merupakan upaya mempermudah konektivitas barang dan jasa melalui sejumlah pembangunan infrastruktur. Kesadaran akan perlunya perdagangan yang terkoneksi, global, lebih efisien sudah disadari sejak lama. Namun kesadaran itu harus menjadi pokok dari setiap kebijakan mikro di bawahnya.

China akan menggelontorkan dana sebesar US\$124 miliar untuk membiayai jalur sutera baru, agar kegiatan ekonomi mereka dapat terkoneksi dengan Afrika, Asia, dan Eropa melalui pelabuhan laut, jalur perkeretapian, jalur udara, dan jalur darat. Kegiatan ekonomi ini akan mencakup 60 negara yang mewakili 60% penduduk dunia, 40% PDB global, dan 75% sumber daya energi dunia. China telah merangkul Malaysia, Singapura, dan Indonesia. Saat ini China tengah membangun pelabuhan di Pakistan, Sri Lanka, dan bandara di Nepal. Laporan dari

mengungguli negara mana pun. Jepang berada di peringkat dua dengan nilai US\$1,25 triliun. China juga baru saja meluncurkan kereta barang pertama ke London, Inggris. Belasan kota di Eropa sudah terlebih dahulu dilayani kereta barang dari China. Keseriusan negara ini juga terbukti dengan membentuk lembaga perbankan, yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB).<sup>4</sup> AIIB yang akan mendanai mega proyek tersebut dan memfasilitasi pembangunan infrastruktur regional bersama dengan inisiasi China. Selain jalur darat, AIIB juga akan memfokuskan pada *upgrading* infrastruktur pelabuhan dan pembangunan infrastruktur baru di wilayah untuk mengakomodasi meningkatnya permintaan yang berasal dari kerjasama perdagangan maritim. AIIB juga menargetkan infrastruktur maritim lainnya termasuk manufaktur hasil laut. AIIB akan

<sup>3</sup> Li Jinlei, "Report: Silk Road Economic Belt May Be Divided Into Three Phases; Initial Completion Predicted in 2049," *Zhongguo Xinwen Wang*, 2014.

<sup>4</sup> Djadjat Sudradjat, "Jalur Sutera Modern," *Media Indonesia*, 16 Mei 2017.

melengkapi peningkatan pembiayaan pembangunan bilateral China dan menghubungkan lebih banyak sumber daya dari negara-negara berkembang serta mengurangi batasan birokratis dan meningkatkan fleksibilitas.<sup>5</sup> Negara yang menjadi anggota AIB tidak saja berasal dari Asia, tetapi juga meluas pada negara yang dilalui jalur sutera, termasuk Jerman, Luxembourg, New Zealand, Swiss, dan Inggris. Hal ini menunjukkan bahwa beberapa negara maju mencoba ikut berpartisipasi dalam rencana pemerintah China. Alternatif jalur perdagangan yang lebih banyak dan infrastruktur yang baik diharapkan membuat konsumen bisa memperoleh harga lebih menarik.

Pembiayaan yang bersumber dari *OBOR initiative* merupakan peluang yang dapat dimanfaatkan bagi upaya pembangunan infrastruktur di sejumlah daerah. Namun, masih terdapat sejumlah faktor yang dapat memperlemah atau membuat investasi OBOR menjadi tidak efektif bagi Indonesia. Tingkat risiko investasi di Indonesia tahun 2016 berdasarkan survei *The Economist Intelligence Unit* di tingkat ASEAN masih tinggi. Indonesia dibawah Singapura (11), Malaysia (30), Thailand (48), Vietnam dan Filipina (49), di atas Kamboja dan Laos (58), serta Myanmar (61). Namun di sisi lain peringkat *investment grade* dari *Standard and Poors* (S&P) mengalami peningkatan, seperti dikutip dari beragam sumber pada bulan Mei 2017. Sejumlah kebijakan, utamanya adalah implementasi dari kebijakan investasi dan terkait infrastruktur harus diperbaiki. Kebijakan tersebut bukan cuma di pemerintah pusat, namun juga di tataran pemerintah daerah sebagai pelaku utama dari pelaksana kebijakan OBOR.

Bagi Indonesia, OBOR harus dapat mempermudah arus distribusi barang dan jasa asal Indonesia, bukan saja ke China tetapi juga ke negara lain. Sampai saat ini neraca perdagangan Indonesia dan China masih mengalami defisit. Indonesia masih menjadi pasar bagi produk China. Munculnya OBOR yang membuat konektivitas Indonesia dengan daratan Asia menjadi terbuka melalui sejumlah cara diharapkan membawa manfaat positif bagi Indonesia.

Dalam kajian ini sejumlah pertanyaan yang dapat muncul dari kondisi diatas, yaitu: Bagaimana posisi Indonesia di beberapa negara yang berkomitmen dalam OBOR dilihat dari indikator investasi? Apa saja kendala yang dihadapi Indonesia dalam optimalisasi investasi OBOR? Apa upaya yang perlu dilakukan untuk memperoleh manfaat optimal atas investasi OBOR?

<sup>5</sup> Lee Jong-Wha, "China's New World Order", *Project Syndicate*, 2014.

## METODE PENELITIAN DAN KERANGKA PIKIR

Kajian ini menggunakan konsepsi atau teori kerjasama internasional sebagai alat analisis. Kerjasama internasional yang dilakukan sekurang-kurangnya harus memiliki dua syarat utama, yaitu: (1) adanya keharusan untuk menghargai kepentingan nasional masing-masing anggota yang terlibat. Tanpa adanya penghargaan tidak mungkin dapat dicapai suatu kerjasama seperti yang diharapkan semula; dan (2) adanya keputusan bersama dalam mengatasi setiap persoalan yang timbul. Untuk mencapai keputusan bersama, diperlukan komunikasi dan konsultasi secara berkesinambungan.<sup>6</sup>

Diplomasi ekonomi untuk mencapai kesejahteraan ekonomi menjadi bagian yang semakin penting dalam politik luar negeri di berbagai negara, dan salah satu bagian dari diplomasi ekonomi ini adalah diplomasi perdagangan. Perdagangan luar negeri merupakan salah satu variabel penting pertumbuhan ekonomi di suatu negara, sehingga tidak mengherankan jika seluruh negara berupaya keras untuk mendorong kerjasama perdagangan dengan tujuan mendorong pertumbuhan ekonomi. Tujuan tersebut dapat dicapai dengan mendorong ekspor dalam negeri dan mengurangi volume impor.<sup>7</sup> Secara ekonomi, perdagangan internasional juga akan berpengaruh terhadap aspek-aspek konsumsi, produksi, dan distribusi pendapatan. Secara teori, liberalisasi perdagangan diharapkan dapat membentuk pola perdagangan yang efisien berdasarkan prinsip keunggulan komparatif.<sup>8</sup> Adopsi dari prinsip keunggulan komparatif akan menjamin bahwa sebuah negara akan meraih kesejahteraan ekonomi yang lebih besar melalui partisipasi dalam perdagangan luar negeri daripada melalui proteksi perdagangan.<sup>9</sup>

Kerjasama internasional pada negara-negara akan cenderung mampu mengubah sikap negara-negara tersebut sesuai dengan kesepakatan yang diambil sesuai dengan institusi kerjasama tersebut, aktor yang akan memfokuskan masalah yang akan dihadapi, dan merencanakan skema penyelesaian

<sup>6</sup> Sjamsumar Dam & Riswandi, *Kerjasama ASEAN: Latar Belakang, Perkembangan, dan Masa Depan*, Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, 1995, hlm. 15.

<sup>7</sup> Sulthon Sjahril Sabaruddin, "Dampak Perdagangan Internasional Indonesia Terhadap Kesejahteraan Masyarakat: Aplikasi *Structural Path Analysis*," *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, 17 (4), 2015, hlm. 434.

<sup>8</sup> Sulthon Sjahril Sabaruddin, "Simulasi Dampak Liberalisasi Perdagangan Bilateral RI-China terhadap Perekonomian Indonesia: Sebuah Pendekatan SMART Model," *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6 (2), 2013, hlm. 86-97.

<sup>9</sup> Robert Gilpin, *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*, USA: Princeton University Press, 2001.

masalah yang dianggap paling efektif. Keefektifan suatu kerjasama internasional dapat dilihat bagaimana negara merespon insentif guna memenuhi kewajiban perjanjian internasional dengan adanya mekanisme, seperti bantuan pembiayaan dan transfer teknologi guna mengembangkan kapasitas negara untuk mencapai tujuan yang telah disepakati dalam perjanjian.<sup>10</sup>

Keterbukaan perekonomian di suatu negara telah berdampak sangat signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Perdagangan internasional China yang meningkat semakin pesat belakangan ini telah berkontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi China.<sup>11</sup> Dalam penelitian mengenai dampak perdagangan luar negeri terhadap perekonomian suatu negara pada tataran regional, Brazil menjadi obyek negara yang ditelaah dan ditemukan bahwa keterbukaan perdagangan luar negeri berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi regional di 26 negara bagian Brazil. Namun pada saat bersamaan terjadi semakin besar kesenjangan antar negara bagian di Brazil.<sup>12</sup>

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Potret Ekonomi Indonesia dan Beberapa Negara yang Berkomitmen dalam OBOR

Dibandingkan Malaysia, Singapura, Thailand, dan Filipina, Indonesia memiliki kinerja ekonomi yang cukup baik, ditinjau dari GDP nominal dan pertumbuhan GDP riil, seperti dalam Tabel 1. Namun, total utang luar negeri yang cukup besar dan skor risiko infrastruktur yang tinggi memerlukan perhatian. Pemerintah pada April 2017 menyebutkan bahwa rasio utang Indonesia terhadap PDB mencapai

27 persen<sup>13</sup>. Pemerintah akan berupaya menekan utang tidak melebihi 30 persen dari PDB. Namun, Indonesia boleh optimis di masa depan karena rata-rata penduduk Indonesia berusia produktif. Berbeda halnya dengan AS dan Jepang yang memiliki rasio utang yang lebih besar dari Indonesia, namun populasi penduduknya didominasi oleh golongan tua.

Walaupun demikian, Indonesia masih punya urusan yang harus diselesaikan, yaitu memperbaiki *risk measures*. Kondisi *risk measures* Indonesia tahun 2016 hanya lebih baik dari Kamboja, Vietnam, dan Myanmar, bahkan kalah oleh Filipina. Indikator *risk measures* Indonesia diatas 60 (mendekati 100 berarti sangat berisiko) adalah *government effectiveness risk* (64), *legal and regulatory risk* (62), dan *labour market risk* (61). Bandingkan dengan Malaysia yang memiliki *government effectiveness risk* (46), *legal and regulatory risk* (40), dan *labour market risk* (50). Untuk memperbaiki indikator ini diperlukan kerja keras dari pemerintah dan pemerintah daerah, serta masyarakat. Kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat, diterjemahkan oleh pemerintah daerah sesuai kewenangannya dan dilaksanakan oleh pelaku usaha dan masyarakat. Pemerintah harus memberikan pemahaman yang baik pada pemerintah daerah dan pelaku usaha agar memahami manfaat dari keinginan pemerintah meningkatkan indikator investasi Indonesia. Sesungguhnya bukan hanya meningkatkan investasi yang berasal dari China, tetapi juga dari negara lain. APBN yang terbatas dan lebih banyak digunakan untuk pembiayaan rutin menyebabkan perlunya pemerintah meningkatkan investasi untuk meningkatkan pembiayaan pembangunan.

**Tabel 1.** Perbandingan Populasi, Beberapa Indikator Ekonomi Kunci dan Resiko Infrastruktur Indonesia dan Beberapa Negara OBOR Tahun 2016

Uraian	Indonesia	Malaysia	Singapura	Thailand	Filipina
Jumlah penduduk (juta)	258.2	30.8	5.7	67.5	102.3
GDP nominal (US\$ bn)	888	287.8	289.4	389.8	312.2
Pertumbuhan GDP riil (%)	5.3	4.3	1.9	2.5	6.1
Total utang luar negeri (US\$ bn)	343.5	198.3	467.4	137.4	78.3
Pengukuran risiko*	50	30	11	48	49

Catatan: 100 = sangat berisiko

Sumber: The Economist Intelligence Unit dalam Pinsent Masons (2016)

<sup>10</sup> Kate O'Neill, *The Environment and International Relations*, New York: Cambridge University Press, 2009, hal. 106 dan 119.

<sup>11</sup> Peng Sun & Almas Heshmati, "International Trade and its Effects on Economic Growth in China," *IZA DP No. 5151*, 2010, hlm. 27.

<sup>12</sup> Daumal, Marie & Selin Özyurt, "The Impact of International Trade Flows on Economic Growth in Brazilian States", *Review of Economics and Institutions*, 2 (1), 2011, hal. 1.

Sebagai contoh, dalam APBN tahun 2017, dengan total anggaran yang dibelanjakan mencapai Rp2.080 triliun, belanja pemerintah untuk belanja pegawai dan operasional mencapai Rp1.315 triliun, dengan belanja pegawai mencakup 26,1% dari total

<sup>13</sup> "Sri Mulyani sebut rasio utang cukup tinggi, namun...", (*online*), (<https://bisnis.tempo.co/read/news/2017/04/17/087866927/sri-mulyani-sebut-rasio-utang-cukup-tinggi-namun>), diakses 29 Mei 2017).

**Tabel 2.** Kegiatan Investasi di Indonesia Terkait Pembiayaan yang Bersumber dari OBOR Sampai Tahun 2016

No.	Kegiatan	Sektor	Nilai Investasi (US\$ m)
1.	Trans-Sumatra Toll Road	Transport	27,700
2.	Sunda Strait Bridge	Transport	24,000
3.	Jakarta-Bandung HSR	Transport	5,100
4.	Central Kalimantan Coal Railway Network	Transport	2,300
5.	West Coast Expressway	Transport	2,000
6.	Kertajati Airport	Transport	1,800
7.	Soekarno-Hatta Airport Train Express Line	Transport	1,800 (design) 1,797 (planning)
8.	East-West MRT	Transport	1,700
9.	Perbarakan-Tebing Tinggi Toll Road	Transport	303
10.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa Toll Road	Transport	253
11.	Surabaya tram line	Transport	210
12.	Tanah Ampo cruise terminal	Transport	25
13.	Southern Bali Water Supply	Water & Waste	219
14.	Umbulan drinking water supply system	Water & Waste	151
15.	Tangerang City water supply project	Water & Waste	120
16.	Bandar Lampung water supply	Water & Waste	100
17.	Bandung solid waste management improvement	Water & Waste	65
18.	West Semarang water supply	Water & Waste	56
19.	Bogor & Depok solid waste management	Water & Waste	40
20.	Way Rilau water supply system	Water & Waste	38
21.	Palu water supply	Water & Waste	30
22.	Medan water project	Water & Waste	25
23.	Lamongan water supply	Water & Waste	17
24.	Maros water supply	Water & Waste	13
25.	Bontang oil refinery	Energy	14,500
26.	Bandung waste to energy plant	Energy	68
27.	Batam waste to energy plant	Energy	133

Sumber: The Economist Corporate Network *dalam* Pinsent Masons (2016)

anggaran belanja pemerintah pusat. Bahkan di tingkat pemerintah kabupaten dan kota, ada 131 daerah yang rasio belanja pegawainya lebih dari setengah APBD.<sup>14</sup> Sejumlah instrumen untuk menekan belanja pegawai dan operasional yang sempat dilakukan oleh Pemerintah pada awal periode 2014-2019 merupakan tindakan yang baik, seperti memperketat pengeluaran belanja operasional. Di masa depan, pemerintah harus berani menekan belanja pegawai dan operasional untuk mengalihkan pada belanja pembangunan.

Di sisi lain, lembaga pemeringkat internasional *Standard & Poor's* memandang bahwa risiko-risiko fiskal Indonesia telah menurun. Selain itu, pemerintah Indonesia juga dianggap sudah mengambil langkah dan pengukuran terkait belanja dan pendapatan guna menstabilkan keuangan negara. Sehingga lembaga ini menaikkan *sovereign credit rating* Indonesia menjadi

BBB-/A-3 dengan *outlook* Indonesia dalam jangka panjang adalah stabil. Dengan demikian, Indonesia telah memperoleh peringkat *investment grade* dari S&P.<sup>15</sup>

Alasan S&P menaikkan peringkat Indonesia karena berkurangnya risiko fiskal seiring lebih realistiknya postur anggaran pemerintah. Postur anggaran fiskal yang lebih realistis akan menyebabkan potensi pelebaran defisit anggaran dapat menurun secara signifikan. Langkah ini juga dapat mengurangi risiko peningkatan rasio utang pemerintah dan beban pembayaran bunga. Kebijakan amnesti pajak yang dilakukan pada tahun 2016 dapat meningkatkan penerimaan negara, yang dibarengi dengan kebijakan pengeluaran atau belanja negara yang lebih terkendali. Selain itu, otoritas moneter juga dinilai dapat menjaga laju pertumbuhan ekonomi, dengan mengurangi dampak dari gejolak ekonomi dan keuangan global pada stabilitas makroekonomi Indo-

<sup>14</sup> "Sri Mulyani:1/4 Anggaran Pemerintah Habis Untuk Bayar Gaji PNS", (*online*), (<http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3497598/sri-mulyani-14-anggaran-pemerintah-habis-untuk-bayar-gaji-pns>), diakses 10 Juni 2017).

<sup>15</sup> "SP Beri Peringkat "Investment Grade" untuk Indonesia", (*online*), (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/05/19/165027126/s.p.beri.peringkat.investment.grade.untuk.indonesia>), diakses 27 Mei 2017).

nesia. Inflasi di Indonesia dapat dijaga dan sejalan dengan negara mitra dagang utama.

Kepatuhan membayar pajak membuat pemerintah mempunyai uang lebih untuk pembiayaan pembangunan. Walaupun masih belum cukup memadai untuk melepaskan diri dari utang luar negeri, setidaknya diharapkan ketergantungan Indonesia terhadap pembiayaan pembangunan dari luar negeri berkurang. Namun tentunya pemerintah harus menjaga kepercayaan masyarakat secara maksimal.

Investasi OBOR merupakan utang jangka panjang Indonesia, dengan total kegiatan sebanyak 27 *item*, seperti pada Tabel 2, dengan didominasi oleh sektor transportasi, *water and waste*, dan energi. Ke-27 *item* tersebut belum termasuk 3 usulan pemerintah dalam KTT 14 sampai 15 Mei 2017. Dari 27 *item*, sebanyak 13 *item* berada di Jawa.

Pada KTT 14 sampai 15 Mei 2017, Indonesia menawarkan investasi di Provinsi Sumatera Utara, Sulawesi Utara, dan Kalimantan Utara pada investor China. Di Provinsi Sumatera Utara, pemerintah menawarkan investasi terhadap pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung dan jalur kereta api yang menghubungkan antara Sei Mangkei menuju Kuala Tanjung dan Siantar menuju Prapat. Demikian juga dengan investasi jalan tol yang terkoneksi antara Kuala Tanjung, Marapat, hingga Danau Toba. Sedangkan di Provinsi Sulawesi Utara, investasi yang ditawarkan berupa pengembangan Pelabuhan Bitung, termasuk pembangunan jalan tol di Sulawesi Utara untuk menunjang Pelabuhan Bitung. Di Provinsi Kalimantan Utara, lebih diarahkan pada pengembangan sektor energi, khususnya potensi energi air. Nilai investasi untuk sejumlah proyek di Sumatera Utara dan Sulawesi Utara sejumlah US\$ 26-28 miliar. Sedangkan proyek yang ada di Kalimantan Utara, masih dalam proses pengkajian. Alasan Indonesia menawarkan investasi di ketiga provinsi ini karena letaknya yang dekat ke Laut China Selatan, sehingga dianggap mampu menunjang konsep jalur maritim.<sup>16</sup>

Terhadap ketiga proyek yang baru diajukan Mei 2017 ini, Indonesia tentu harus memperbaiki keunggulan kompetitif pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Bitung. Bagi kapal yang bertujuan transit, maka pelabuhan Kuala Tanjung dan Bitung bisa menjadi alternatif, selain Port Klang, Johor, dan Tanjung Pelapas (Malaysia) dan General Santos

(Filipina). Apabila kedua pelabuhan Indonesia ter-

sebut ingin dilirik, maka sejumlah infrastruktur pendukung harus diperbaiki, seperti pengelolaan dokumen administratif dan juga pembiayaan. Indonesia juga harus memperbaiki infrastruktur utama di kedua pelabuhan tersebut, mengingat sudah lama pelabuhan tersebut diharapkan mampu menjadi alternatif. Kuala Tanjung merupakan pintu masuk terdekat ke Asia dan Selat Malaka, demikian juga dengan Bitung, salah satu pintu masuk ke Pasifik. Infrastruktur yang dimaksud adalah jalan tol dan area pergudangan. Selain itu, sarana nonfisik, seperti dokumen juga harus dipersingkat agar tidak menimbulkan waktu bongkar-muat yang lama (*dwelling time*).

Sebagai contoh di Pelabuhan Tanjung Priok, faktanya waktu bongkar-muat memakan waktu 3,9 hari jika dengan impor dan 2,7 hari dengan ekspor. Dalam kajian *World Bank*, salah satu komponen *dwelling time* yaitu *post clearance* atau proses di pelabuhan paling banyak membutuhkan waktu. Dalam fase *inidwelling time* dihitung saat kapal ditarik ke dermaga sampai *petikemas* keluar dari pelabuhan. Padahal pelabuhan Tanjung Priok dianggap sudah tersistem dan termmodern di Indonesia.<sup>17</sup> Sesungguhnya waktu *dwelling time* yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Priok belum memenuhi target yang disampaikan oleh Menko Perekonomian seperti tergambar dalam paket kebijakan ekonomi ke-11 bahwa rata-rata *dwelling time* di pelabuhan laut diharapkan menjadi 3,5 hari pada akhir tahun 2016. Indonesia juga masih tertinggal dengan Singapura yang memiliki *dwelling time* di pelabuhan laut 1,5 hari dan Malaysia yang rata-rata 3 hari.<sup>18</sup> Memang terjadi pemangkasan *dwelling time* di Indonesia dari beberapa tahun sebelumnya. Namun itu belum cukup membuat Indonesia kompetitif dibandingkan Malaysia dan Singapura. Pelayanan terpadu satu pintu, kualitas sumber daya manusia, koordinasi antar instansi, dan sarana prasarana harus terus diperbaiki agar *dwelling time* menjadi singkat. Termasuk didalamnya adalah pelaporan dan pembayaran berbasis *online* sehingga tidak lagi menimbulkan antrian dan praktik korupsi di pelabuhan.

### Kendala bagi Indonesia

OBOR adalah inisiatif kebijakan luar negeri dan ekonomi China. Dari diskusi yang berkembang

<sup>16</sup> "RI Tawari China Garap Proyek Infrastruktur di Tiga Provinsi Ini?", (*online*), ([https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3509638/ri-tawari-china-garap-proyek-infrastruktur-di-tiga-provinsi-ini?\\_ga=2.152130745.1635331403.1495549244-400822040.1489050753](https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3509638/ri-tawari-china-garap-proyek-infrastruktur-di-tiga-provinsi-ini?_ga=2.152130745.1635331403.1495549244-400822040.1489050753), diakses 27 Mei 2017).

<sup>17</sup> "Dwelling Time Pelabuhan Tanjung Priok Masih 3,9 hari", (*online*), (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/03/23/223715326/.dwelling.time.pelabuhan.tanjung.priok.masih.3.9.hari>, diakses 10 Juni 2017).

<sup>18</sup> "New Push Cut Port Dwell Times", (*online*), (<http://www.thejakartapost.com/news/2016/03/30/new-push-cut-port-dwell-times.html>, accessed June 10, 2016).

beberapa tahun terakhir, ada keraguan bahwa tujuan menyeluruh dari inisiatif tersebut sesungguhnya adalah membantu China mencapai tujuan geopolitik dengan mengikat secara ekonomi negara-negara tetangga China lebih dekat ke Beijing. Tujuan OBOR yang paling dapat dicapai adalah kontribusinya untuk meningkatkan kemampuan manufaktur China. Mengingat kemampuan Beijing untuk membiayai proyek dan *multiplier effect* pada negara penerima pinjaman, untuk menggunakan secara luas barang-barang industri *high-end* buatan China seperti kereta cepat, peralatan pembangkit tenaga listrik, dan penggunaan peralatan telekomunikasi buatan China di negara-negara OBOR. Perlu dipertanyakan, apakah negara tetangga China bersedia menyerap kelebihan kapasitas industri. Kurangnya kepercayaan politik antara China dan beberapa negara OBOR, serta ketidakstabilan dan ancaman keamanan merupakan hambatan yang cukup besar. Perbankan China kemungkinan akan memainkan peran kunci dalam menentukan keberhasilan OBOR. Meskipun mereka telah menyatakan dukungan publik terhadap visi OBOR, beberapa pihak mendesak agar perbankan China berhati-hati dalam membiayai proyek tersebut di negara-negara OBOR.<sup>19</sup> APBN yang defisit membuat pembiayaan sejumlah pembangunan infrastruktur menjadi terkendala. Data dari Kementerian Keuangan berbagai tahun menunjukkan bahwa APBN Indonesia mengalami defisit, dengan defisit terendah dalam periode 8 tahun terakhir terjadi pada tahun 2010 sebesar 0,73% dari PDB. Sedangkan defisit anggaran pada Januari 2017 mencapai 2,46% terhadap PDB.<sup>20</sup> Munculnya OBOR membuat pemerintah memiliki alternatif pembiayaan yang memadai. Selain itu, Indonesia juga memiliki alternatif pembiayaan luar negeri, sehingga tidak saja bergantung pada pembiayaan dari AS, Eropa, Jepang, dan negara Timur Tengah yang kaya, ataupun dari lembaga internasional eksisting. Namun, pemerintah juga harus berhati-hati terhadap tingkat suku bunga yang dikenakan, keharusan menggunakan sumber daya lokal, dan dampak ikutan di masa depan yang dapat ditimbulkan.

Kendala yang dapat menghambat daya tarik Indonesia sebagai tujuan investasi yang berhubungan dengan rencana konektivitas OBOR adalah:

## 1. Pembebasan lahan

Pembebasan lahan merupakan hambatan serius bagi banyak investasi infrastruktur di Indonesia dengan persentase pembiayaan yang harus dikeluarkan mencapai 30 sampai 40 persen dari total biaya investasi. Walaupun pada tahun 2012 sudah diundangkan UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum yang memberikan batas waktu pengadaan dan pembelian lahan, penilaian harga lahan secara independen, dan pertanggungjawaban dalam setiap kegiatan. Namun, dalam pelaksanaannya sangat bergantung pada kejelasan kerangka kerja operasional dan kemampuan pelaksana kunci. Kasus pembangkit tenaga listrik Batang, sebesar 2x1000 MW di Provinsi Jawa Tengah, misalnya, menunjukkan kompleksitas permasalahan pembebasan lahan di Indonesia. Butuh waktu hampir lima tahun bagi investor untuk menyelesaikan permasalahan lahan. Selain itu, kurangnya data kepemilikan tanah yang jelas, terkonsolidasi, dan secara nasional merupakan tantangan berkelanjutan yang perlu ditangani dengan cepat.<sup>21</sup> Selain permasalahan pembebasan lahan, tantangan yang juga mencuat adalah kapasitas kelembagaan yang didalamnya mencakup tatakelola (*governance*), hubungan antar lembaga, dan kapasitas SDM yang sering belum optimal sehingga masing-masing berpandangan untuk kepentingan sektornya atau lembaganya sendiri sehingga mengabaikan kepentingan umum yang jauh lebih besar.<sup>22</sup>

Data kepemilikan tanah yang tidak jelas dan hubungan antar sesama lembaga merupakan persoalan pokok infrastruktur yang harus segera dibenahi. Di kota besar, seperti Provinsi DKI Jakarta, masalah ini masih dalam tahap pembenahan. Kehadiran Menteri Agraria dan Tata Ruang, pada pemerintahan periode 2014 – 2019 bertujuan agar permasalahan rumitnya kepemilikan tanah di Indonesia teratasi. Penyelesaian data kepemilikan tanah secara nasional memerlukan proses panjang, sehingga jejaring informasi yang sudah ada di daerah melalui badan pertanahan nasional seharusnya dapat dimanfaatkan. Hal ini bertujuan agar lamanya proses pembebasan lahan, seperti yang terjadi dalam kasus pembangkit tenaga listrik di Batang dapat teratasi. Daerah yang menjadi

<sup>19</sup> Peter Cai, "Analysis: Understanding China's Belt and Road Initiative", *Lowy Institute for International Policy*, 2017.

<sup>20</sup> Kementerian Keuangan, 2017, dalam Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada, *Indonesian Economic Review and Outlook*, Macroeconomic Dashboard Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada, 2017.

<sup>21</sup> Siwage Dharma Negara and Sanchita Basu Das, "Challenges for Indonesia to achieve its Maritime Connectivity Plan and Leverage on Regional Initiatives," *Perspective*, 3, 2017, hlm. 9-10.

<sup>22</sup> Lukman Adam, "Mengurai Kendala dan Peningkatan Peran Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Sulawesi Utara dalam Fasilitas Perdagangan," dalam Hermawan dkk, *Fasilitas Perdagangan: Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global*, Jakarta: Balai Pustaka, 2016, hlm. 136.

kegiatan investasi berskala nasional harus menjadi target utama penyelesaian permasalahan.

## 2. Koordinasi

Kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah tetap menjadi hambatan utama bagi banyak proyek infrastruktur. Indonesia memiliki proses perizinan *Public Private Partnership* (PPP) yang tidak praktis, yang memerlukan lebih dari 40 izin dan lisensi dari berbagai instansi pemerintah. Setiap proyek PPP perlu mengajukan izin usaha, mendapatkan persetujuan yang aman untuk spesifikasi teknis proyek, mendapatkan izin operasi, dan mendapatkan persetujuan untuk konstruksi. Proyek pembangkit listrik Jawa Tengah membutuhkan lebih dari 50 izin dan lisensi sebelum konstruksi. Apalagi, pemerintah daerah menambah kompleksitas lebih lanjut, dengan adanya badan perizinan daerah yang bisa saja mengeluarkan persetujuan yang saling bertentangan dengan yang ada di pemerintah pusat.

Koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, bahkan antara unsur pemerintah daerah sendiri merupakan hal yang harus terus diperbaiki. Pertemuan rutin yang diadakan setiap tahun, kunjungan kerja antara legislatif di daerah ke pusat atau sebaliknya sudah sering dilakukan. Namun, masih ditemukan ruang bagi miskordinasi antar kedua unsur penting penyelenggara pemerintahan di daerah. Untuk mengatasi masalah koordinasi ini, instansi pemerintah pusat membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) pada tahun 2016 untuk memantau, mengoordinasikan, dan mempercepat proses implementasi. Komite ini dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian dan beranggotakan Menteri Keuangan, Menteri PPN/Kepala Bappenas, dan Menteri Agraria dan Tata Ruang. KPPIP memiliki mandat untuk memilih *National Strategic Projects* (PSN), yang akan diberi hak istimewa dan fasilitas percepatan sebagaimana diatur dalam Perpres No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Meskipun demikian, masih harus dilihat apakah KPPIP akan berhasil mengatasi tantangan investasi infrastruktur di negara ini.<sup>23</sup>

Keberadaan Komite ini harusnya menjadi istimewa karena berupaya mengatasi permasalahan infrastruktur strategis nasional. Pemerintah juga harus berhati-hati dalam tahap implementasinya mengingat pentingnya menggandeng pemerintah daerah. Jangan sampai pemerintah dianggap arogan

dan tidak memerhatikan kepentingan pemerintah daerah. Kesuksesan sebuah program apabila mendapat dukungan segenap masyarakat dan bermanfaat bagi seluruh pihak.

## 3. Skeptisme karena pembiayaan berasal dari China

Kecurigaan laten terhadap investasi China lazim di Indonesia. Untuk negara yang baru saja menjadi demokratis, kecenderungan peningkatan investasi China sering digunakan sebagai alat politik untuk mengkritik dan menyerang kebijakan pemerintah. Ada tuduhan di media sosial bahwa Presiden Jokowi dan beberapa menteri tidak hanya mengundang dana China, tetapi juga tenaga kerja dan ideologi komunis. Sentimen anti-Cina saat ini dihidupkan kembali oleh pihak yang tidak senang terhadap pemerintahan sekarang melalui gambaran bahwa investasi China sebagai penjajahan modern. Pandangan seperti itu terus menjadi tantangan, terutama dalam pendanaan multilateral China, seperti AIIB.<sup>24</sup> Sehingga menjadi tantangan bagi pemerintah untuk menyuarakan bahwa pendapat yang berkembang adalah keliru. Kehadiran investasi China murni semata-mata ekonomi, bukan berupaya melakukan penindasan. Pemerintah juga perlu berhati-hati terhadap kebijakan bebas visa, di mana kebijakan ini sering disalahgunakan, bukan saja oleh warga negara China, namun juga warga negara lain. Penyalahgunaan yang dilakukan adalah memanfaatkan visa turis untuk bekerja di Indonesia.

Kecurigaan yang juga muncul di mana investor China dianggap tidak melakukan transfer teknologi karena banyak melibatkan tenaga kerja asal China, harus disikapi oleh Pemerintah dengan baik. O'Neill<sup>25</sup> berpendapat bahwa keefektifan kerjasama internasional dapat dilihat bagaimana negara merespon insentif guna memenuhi kewajiban perjanjian internasional dengan adanya mekanisme, seperti bantuan pembiayaan dan transfer teknologi guna mengembangkan kapasitas negara untuk mencapai tujuan yang telah disepakati dalam perjanjian. Ketegasan dari Pemerintah untuk berani menegur investor China yang menyalahi perjanjian harus dilakukan. Penggunaan sumber daya lokal, baik sumber daya manusia dan sumber daya pendukung lain mutlak dilakukan. Pemerintah juga bisa saja membatalkan perjanjian investasi jika memang pada pelaksanaannya tidak sesuai dengan kesepakatan awal.

<sup>23</sup> Siwage Dharma Negara and Sanchita Basu Das, *Op. Cit.*, hlm. 9-10.

<sup>24</sup> *ibid.*

<sup>25</sup> Kate O'Neill, *Op cit.* hal. 106 dan 119.

#### 4. Arah kebijakan ditentukan oleh pemimpin daerah

Kasus reklamasi Teluk Jakarta merupakan sekecil-kecilnya kejadian bahwa kebijakan strategis daerah sangat tergantung pada pemimpin daerah, walaupun mereka hanya berkuasa kurang dari 5 tahun. Pada saat kepemimpinan Gubernur Basuki Tjahaja Purnama 2014 - 2017 telah dilakukan reklamasi di Teluk Jakarta dengan mengundang investor dalam negeri dan telah dilakukan sejumlah pembangunan pulau buatan di kawasan teluk tersebut. Namun, saat pemilihan kepala daerah April 2017 gubernur petahana kalah dan penggantinya dalam beragam acara menyatakan penolakan terhadap reklamasi Teluk Jakarta. Sedangkan pemerintah pusat melalui Kemenko Maritim sangat yakin bahwa kebijakan reklamasi Teluk Jakarta merupakan kebijakan yang tepat untuk mengatasi banjir Jakarta.<sup>26</sup> Bagi dunia usaha, reklamasi Teluk Jakarta merupakan pil pahit. Investasi sangat besar yang sudah dilakukan terancam sia-sia karena tongkat estafet kepemimpinan di DKI Jakarta akan berganti.

#### 5. Keberadaan peraturan daerah yang dapat menghambat investasi

Banyaknya peraturan daerah yang menghambat investasi sudah dikeluhkan oleh pelaku usaha, baik asing maupun dalam negeri. Bahkan Kemendagri pada tahun 2017 menyatakan telah membatalkan Permendagri/Inmendagri sebanyak 111 di tahap pertama dan 159 peraturan di tahap kedua, Perda/Perkada provinsi sebanyak 1.765 peraturan, Perda/Perkada Kabupaten/Kota yang dibatalkan sendiri oleh kepala daerah sebanyak 1.267 peraturan karena menghambat pelayanan dan perizinan dalam penanaman modal di daerah.<sup>27</sup>

Kesadaran lembaga legislatif dan eksekutif di daerah bahwa sebuah negara akan meraih kesejahteraan ekonomi yang lebih besar melalui partisipasi dalam perdagangan luar negeri daripada melalui proteksi perdagangan, seperti pendapat Gilpin<sup>28</sup> masih kurang. Investasi, baik yang bersumber dari negara maupun pelaku usaha luar, merupakan motor

penggerak bagi perputaran ekonomi di daerah. Penghambat investasi lebih banyak disebabkan aturan yang saling tumpang tindih antar beragam sektor.

#### Upaya

Sebelum menguraikan upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi, maka diuraikan manfaat yang dapat diraih dari keikutsertaan Indonesia dari investasi OBOR. Manfaat yang dapat diperoleh Indonesia atas keterlibatan di OBOR adalah manfaat ekonomi, di mana investasi OBOR mencakup tiga sektor, seperti termuat pada Tabel 2 di atas. Masih tingginya persentase belanja pegawai dalam APBN membuat pemerintah memiliki keterbatasan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur. Munculnya infrastruktur baru di sektor perhubungan dan energi akan menimbulkan geliat bagi pertumbuhan ekonomi nasional dan lokal. Sehingga arus distribusi barang dan jasa diharapkan menjadi lebih lancar, efisien, dan cepat. Arus perdagangan ekspor Indonesia diharapkan juga dapat meningkat karena Indonesia menjadi bagian dari konektivitas OBOR. Produk dalam negeri Indonesia juga harus mampu menjadi lebih efisien karena alur distribusi menjadi singkat, sehingga mampu bersaing dengan produk dari luar. Sedangkan investasi di sektor *water and waste* akan membuat kualitas hidup masyarakat dapat meningkat. Bagi produk hasil olahan pangan asal Indonesia, aspek keamanan pangan lebih terjamin sehingga bisa menjadi produk andalan ekspor dan merebut tempat di pasar dalam negeri. Selain manfaat yang dapat diperoleh, setidaknya terdapat juga dampak negatif yang mungkin ditimbulkan dari investasi OBOR. Dampak negatif yang muncul adalah meningkatnya kedatangan tenaga kerja asal China. Namun hal ini bisa disikapi melalui peninjauan perjanjian investasi antara Pemerintah dengan China melalui pembatasan atau pembatalan keikutsertaan tenaga kerja asal China, jika memang ketersediaan tenaga kerja lokal mencukupi. Pemerintah juga harus melakukan pemeriksaan keimigrasian, mengingat pelanggaran yang terjadi adalah penyalahgunaan kebijakan bebas visa. Apabila dibiarkan, maka akan menimbulkan dampak sosial ekonomi yang besar.

Untuk mengatasi kendala yang dapat menghambat tujuan optimalisasi investasi OBOR, maka hal yang perlu dilakukan adalah:

#### 1. Penguatan Koordinasi antara Pemerintahan di Pusat dan Daerah

Kasus reklamasi Teluk Jakarta harus menjadi pelajaran bagi pemerintah dan pelaku usaha. Bagi pelaku usaha, mereka akan lebih berhati-hati untuk investasi di Indonesia, mengingat kepastian usaha

<sup>26</sup> "Reklamasi Pantai Jakarta, Diminta Lanjutkan Proyek Reklamasi Jakarta, Sandiaga Bilang Tunggu Dilantik Dulu", (online), (<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2017/04/25/diminta-lanjutkan-proyek-reklamasi-jakarta-sandiaga-bilang-tunggu-dilantik-dulu>, diakses 30 Mei 2017).

<sup>27</sup> "Kemendagri Pangkas Perda yang Hambat Investasi", (online), (<https://www.otonomi.co.id/news/mendagri-minta-daerah-tingkatkan-investasi-melalui-potensi-daerah-1702276.html>, diakses 30 Mei 2017).

<sup>28</sup> Robert Gilpin, *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*, USA: Princeton University Press, 2001.

sangat lemah. Hal ini tentu merupakan catatan yang buruk bagi pemerintah dan pemerintah daerah, serta diperlukan upaya mencegah hal ini terjadi lagi di masa depan.

Kebijakan yang terkait investasi strategis dan memerlukan waktu menengah atau panjang seharusnya ditentukan di awal pemerintahan. Ketika pemerintahan yang baru menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah, maka di dalamnya sudah memuat pokok-pokok rencana investasi ke depan, bukan ditentukan di tengah-tengah masa jabatan. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang memiliki fungsi pengawasan harus mampu melakukan fungsinya dengan baik, sehingga dalam pengambilan keputusan aspek keadilan dan keberpihakan terhadap kepentingan masyarakat yang lebih luas menjadi utama.

Koordinasi antara pemerintah dan pemerintah daerah sudah tentu terjalin dengan baik, karena setiap tahun ada Musyawarah Perencanaan Pembangunan. Namun, faktanya ada ribuan perda yang dianggap oleh pemerintah pusat menghambat pelayanan dan perizinan dalam penanaman modal di daerah, menimbulkan pemahaman bahwa kurangnya tahapan koordinasi secara nyata antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam hal investasi dan masih kentalnya ego sektoral.

Kebijakan pusat dalam penanaman modal tertuang dalam UU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, sehingga pembatalan oleh pemerintah terhadap perda lebih disebabkan tidak sinkronnya antara kebijakan pemerintah dengan kebijakan daerah. Lagipula setiap perda yang dikeluarkan sudah tentu dilaporkan pada pemerintah pusat dan juga meminta masukan seluruh pemangku kepentingan.

Oleh karena itu, penyebabnya bukan karena kuantitas koordinasi yang belum cukup, namun kualitas dari koordinasi itu sendiri. Penyebab rendahnya kualitas koordinasi disebabkan: maksud dan tujuan dari koordinasi tidak dipahami, tidak dilakukan oleh pengambil kebijakan atau tidak dilaporkan secara memadai, dan koordinasi ke pusat atau daerah hanya dianggap sebagai wisata. Dari hal tersebut, maka yang harus diperbaiki adalah mental sumber daya aparatur sipil negara dan juga lembaga pengawas agar melakukan tugas dengan baik. Sehingga lembaga pengawas memang harus mereka yang mampu menjalankan fungsinya dengan baik.

## 2. Kehati-hatian

Skeptisme terhadap investasi asing sangat kental di Indonesia, khususnya yang berasal dari China. Apalagi perusahaan China juga mempekerjakan

tenaga kerja yang berasal dari negaranya, walaupun keahlian mereka dibutuhkan dalam hal tertentu, namun seharusnya masih bisa dikerjakan oleh tenaga kerja lokal. Pemerintah harus berhati-hati dan cermat terhadap setiap persetujuan investasi, mengingat investasi asing merupakan utang jangka panjang, sehingga harus memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat lokal.

Di setiap negara yang terjalin dengan investasi OBOR, perusahaan China memang mengikutsertakan tenaga kerja asal China dan instrumen lain, seperti mesin. Untuk Indonesia, pemerintah harus mampu bernegosiasi dan memberikan daya tawar tinggi demi kepentingan bangsa. Banyak isu yang berkembang di negara OBOR, seperti contoh di Pakistan, bahwa investasi OBOR akan merugikan Pakistan dalam jangka panjang. Isu yang berkembang di Pakistan adalah (1) Pakistan harus meningkatkan pasukan keamanan untuk perlindungan personil China dan instalasi proyek dengan pembiayaan ditanggung oleh Pakistan, (2) zona ekonomi khusus yang akan didirikan hanya untuk perusahaan China, bukan untuk Pakistan. Sebagian besar tenaga kerja, dikhawatirkan, akan datang dari China, (3) perusahaan listrik China yang didirikan akan mengenakan biaya lebih banyak daripada produsen dalam negeri. Jumlahnya belum diungkapkan, (4) mesin akan dibeli dari China, (5) bunga pinjaman China diperkirakan akan lebih tinggi daripada pemodal internasional, seperti IMF dan Bank Dunia, dan (6) skenario akhir yang diperkirakan akan terjadi, yaitu China memiliki kendali penuh atas pelabuhan Gwadar dan mengubahnya menjadi basis bagi angkatan laut China.<sup>29</sup>

Tentu Indonesia harus berhati-hati terhadap 27 proyek yang dibiayai dengan investasi OBOR termasuk 3 proyek yang dirilis akan diikutsertakan dalam tambahan proyek OBOR dalam KTT 14 – 15 Mei 2017. Setiap perjanjian tersebut harus ditelaah dan dianalisis secara seksama dan hati-hati. Isu yang berkembang di Pakistan belum bisa dibuktikan kebenarannya karena sejauh ini kegiatan OBOR yang terjadi di Pakistan dan banyak negara, khususnya di Asia Tengah dan Afrika berjalan dengan baik, hanya aspek keamanan yang sering mengganggu investasi OBOR.

Setiap perjanjian terkait investasi dengan siapapun, termasuk dengan China, Amerika Serikat, Uni Eropa, dan negara Timur Tengah, harus berpegang teguh pada landasan hukum yang menguntungkan kedua belah pihak. Untuk Indonesia, maka landasan kebijakan dalam persetujuan investasi memuat aturan seperti (1) menggunakan sepenuhnya tenaga

<sup>29</sup> "Indonesia Gabung OBOR China, Hati-Hati Terjerat", (*online*), (<http://bisnisnews.id/id-2299-post-indonesia-gabung-obor-china.html>), diakses 10 Juni 2017).

kerja lokal dan sebagian besar tenaga ahli dari dalam negeri, (2) tidak bertentangan dengan budaya setempat, (3) melakukan alih teknologi, (4) mesin memiliki kandungan muatan lokal apabila teknologi sudah dimiliki, dan (5) tidak bertentangan dengan kebijakan nasional mengenai investasi. Perjanjian investasi harus mengedepankan kepentingan bangsa dan negara, jangan hanya semata mengedepankan pertumbuhan ekonomi. Hal ini sejalan dengan teori Dam dan Riswandi bahwa kerjasama internasional yang dilakukan sekurang-kurangnya harus memiliki dua syarat utama, yaitu: adanya keharusan untuk menghargai kepentingan nasional masing-masing anggota yang terlibat dan adanya keputusan bersama dalam mengatasi setiap persoalan yang timbul.<sup>30</sup>

### 3. Implementasi dan penegakan kebijakan

Kebijakan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah yang terkait dengan investasi sesungguhnya merupakan kebijakan yang baik. Namun, lemah dalam tahapan implementasi. Pelanggaran terhadap kebijakan tersebut banyak ditemukan, seperti di daerah. Pemerintah daerah dengan alasan tertentu melakukan pungutan atau pajak dengan dalih meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD), seperti diatur dalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Namun, kesalahan bukan saja terletak pada pemerintah daerah. Lambannya pemerintah pusat menerbitkan kebijakan pelaksana dan memberikan rambu-rambu pada pemerintah daerah juga merupakan sebab permasalahan terkait dengan pelaksanaan kebijakan investasi. Di satu sisi, pemerintah daerah harus membiayai pembangunan di daerah, namun di sisi lain, pemerintah pusat juga membatasi transfer ke daerah. Sehingga akhirnya yang terjadi adalah pemerintah daerah berupaya meningkatkan setoran ke kas daerah melalui beragam pungutan atau pajak. Pemerintah seharusnya menekankan pada pemerintah daerah bahwa investasi akan menimbulkan efek pengganda yang besar dalam bentuk peningkatan ekonomi lokal dan penyerapan tenaga kerja. Hal seperti itu harus disadari oleh pemerintah daerah, bukan membebankan pajak atau pungutan kepada investor. Awalnya pajak atau pungutan ini berupa persyaratan administrasi yang harus dipenuhi oleh investor dan kemudian ada biaya yang dikeluarkan. Namun, biaya yang dikeluarkan seringkali lebih besar dari biaya seharusnya, sehingga sekarang pemerintah dan sebagian pemerintah daerah sudah mengarah pada

pengurusan administrasi secara *online*. Walaupun masih ada beberapa kendala yang ditemui, seperti masih lemahnya kemampuan dan pemahaman aparatur sipil negara dan jaringan *online* di daerah.

Untuk mengatasi lemahnya implementasi dalam penegakan kebijakan, maka yang harus dilakukan oleh pemerintah adalah: (1) memberikan target penyelesaian secara ketat terhadap setiap perencanaan sesuai urutan waktu yang disepakati; (2) menyelesaikan segera kebijakan pelaksana dari setiap kebijakan yang telah ditetapkan. Keberadaan kebijakan investasi terkait erat dengan banyak kebijakan lain, seperti pembebasan lahan dan pembiayaan; dan (3) memberikan transfer ke daerah yang memadai dan pemahaman bagi pemerintah daerah bahwa investasi memiliki manfaat bagi peningkatan kesejahteraan dan penggerak ekonomi lokal. Pemerintah daerah juga harus memiliki kreatifitas agar investasi tersebut memiliki dampak berarti bagi daerahnya. Investasi akan meningkatkan kunjungan dari masyarakat luar untuk datang sehingga permintaan akan hunian, makanan, dan kesehatan akan meningkat.

### PENUTUP

Dibandingkan Malaysia, Singapura, Thailand dan Filipina, kinerja ekonomi Indonesia cukup baik, ditinjau dari GDP nominal dan pertumbuhan GDP riil. Namun, total utang luar negeri yang cukup besar dan skor risiko infrastruktur yang tinggi memerlukan perhatian. Pemerintah akan berupaya menekan utang tidak melebihi 30 persen dari PDB. Namun, Indonesia dapat optimis di masa depan karena rata-rata penduduk Indonesia berusia produktif.

Kendala yang menghambat Indonesia dalam investasi OBOR adalah (1) Pembebasan lahan memiliki persentase pembiayaan mencapai 30 sampai 40 persen dari total biaya investasi; (2) Kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah; (3) Skeptisme karena pembiayaan berasal dari China sehingga menimbulkan kecurigaan laten terhadap investasi China di Indonesia; (4) Kebijakan pemerintah daerah seperti kasus reklamasi Teluk Jakarta; dan (5) Banyaknya peraturan daerah yang menghambat investasi.

Untuk mengatasi kendala yang diperkirakan dapat menghambat tujuan optimalisasi investasi OBOR, maka hal yang perlu dilakukan adalah: (1) penguatan koordinasi antara Pemerintahan di Pusat dan Daerah; (2) Pemerintah harus berhati-hati dan cermat terhadap setiap persetujuan investasi, mengingat investasi asing merupakan utang jangka panjang, sehingga harus memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat lokal; dan (3) Implementasi kebijakan yang lebih baik.

<sup>30</sup> Sjamsumar Dam dan Riswandi, *Kerjasama ASEAN: Latar Belakang, Perkembangan, dan Masa Depan*, Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, 1995.

## DAFTAR PUSTAKA

**Buku dan Artikel dalam Buku Kumpulan**

- Adam, L. (2016). Mengurai Kendala dan Peningkatan Peran Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Sulawesi Utara dalam Fasilitasi Perdagangan, dalam Hermawan dkk, *Fasilitasi Perdagangan: Kesiapan Indonesia Menghadapi Persaingan Global*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Dam, S. & Riswandi. (1995). *Kerjasama ASEAN, Latar Belakang, Perkembangan, dan Masa Depan*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Gilpin, R. (2001). *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*. USA: Princeton University Press.
- O'Neill, Kate. (2009). *The Environment and International Relations*. New York: Cambridge University Press.
- Prasetyantoko, A. (2010). *Ponzi Ekonomi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

**Jurnal**

- Daumal, M. and Özyurt, S. (2011). The Impact of International Trade Flows on Economic Growth in Brazilian States. *Review of Economics and Institutions*, 2 (1).
- Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutera Baru Cina dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, 6 (2).
- Negara, S.D. & Das, S. B. (2017). Challenges for Indonesia to achieve its Maritime Connectivity Plan and Leverage on Regional Initiatives. *Perspective*, (3).
- Sabaruddin, S. S. (2015). Dampak Perdagangan Internasional Indonesia Terhadap Kesejahteraan Masyarakat: Aplikasi *Structural Path Analysis*. *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, 17 (4).
- \_\_\_\_\_. (2013). Simulasi Dampak Liberalisasi Perdagangan Bilateral RI-China terhadap Perekonomian Indonesia: Sebuah Pendekatan SMART Model. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6 (2).

**Koran**

- Luhulima, C. P. F. Jalur Sutera Maritim, *Kompas*, 10 Desember 2014.
- Sudradjat, Djadjat, Jalur Sutera Modern, *Media Indonesia*, 16 Mei 2017.

**Working Paper**

- Cai, P. (2017). Analysis: Understanding China's Belt and Road Initiative. *Lowy Institute for International Policy*.
- European Council on Foreign Relations. (2015). China Analysis, One Belt, One Road: China's Great Leap Outward. *Asia Centre*.
- Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada. (2017). Indonesian Economic Review and Outlook. *Macroeconomic Dashboard* Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada. 1 (VI).
- Jinlei, L. (2014). Report: Silk Road Economic Belt May Be Divided Into Three Phases; Initial Completion Predicted in 2049. *Zhongguo Xinwen Wang*.
- Jong-Wha, L. (2014). China's New World Order. *Project Syndicate*.
- Masons, P. (2016). One Belt, One Road: South East Asia, Mapping China's main outbound route. London: Pinsent Masons LLP.
- Sun, P. & Heshmati, (2010). A. International Trade and its Effects on Economic Growth in China. *Discussion paper series IZA DP No. 5151*.

**Internet**

- Dwelling Time Pelabuhan Tanjung Priok Masih 3,9 hari, (*online*), (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/03/23/223715326/.dwelling.time.pelabuhan.tanjung.priok.masih.3.9.hari>, diakses 10 Juni 2017).
- Indonesia Gabung OBOR China, Hati-Hati Terjerat, (*online*), (<http://bisnisnews.id/id-2299-post-indonesia-gabung-obor-china.html>, diakses 10 Juni 2017).
- Kemendagri Pangkas Perda yang Hambat Investasi, (*online*), (<http://www.otonomi.co.id/news/mendagri-minta-daerah-tingkatkan-investasi-melalui-potensi-daerah-1702276.html>, diakses 30 Mei 2017).
- New Push Cut Port Dwell Times, (*online*), (<http://www.thejakartapost.com/news/2016/03/30/new-push-cut-port-dwell-times.html>, accessed June 10, 2017).
- Reklamasi Pantai Jakarta, Diminta Lanjutkan Proyek Reklamasi Jakarta, Sandiaga Bilang Tunggu Dilantik Dulu, (*online*). (<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2017/04/25/diminta-lanjutkan-proyek-reklamasi-jakarta-sandiaga-bilang-tunggu-dilantik-dulu>, diakses 30 Mei 2017).

- RI Tawari China Garap Proyek Infrastruktur di Tiga Provinsi Ini, (*online*), (<http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3509638/ri-tawari-china-garap-proyek-infrastruktur-di-tiga-provinsi-ini>, diakses 27 Mei 2017).
- SP Beri Peringkat Investment Grade untuk Indonesia, (*online*), (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/05/19/165027126/s.p.beri.peringkat.investment.grade.untuk.indonesia>, diakses 27 Mei 2017).
- Sri Mulyani:1/4 Anggaran Pemerintah Habis Untuk Bayar Gaji PNS, (*online*), (<http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3497598/sri-mulyani-14-anggaran-pemerintah-habis-untuk-bayar-gaji-pns>, diakses 10 Juni 2017).
- Sri Mulyani sebut rasio utang cukup tinggi, namun..., (*online*), (<http://bisnis.tempo.co/read/news/2017/04/17/087866927/sri-mulyani-sebut-rasio-utang-cukup-tinggi-namun>, diakses 29 Mei 2017).
- Sudradjat, D. (2017). Jalur Sutera Modern, (*online*), (<http://mediaindonesia.com/podium/read/916/jalur-sutera-modern/2017-05-16>, diakses 26 Mei 2017).

