

POLICY BRIEF SEPTEMBER 2018

MENGEJAR *(Mimpi)* **INFRASTRUKTUR**

AMBISI INFRASTRUKTUR DAN
JERAT UTANG



Mengejar (Mimpi) Infrastruktur

Yusuf Wibisono, Fajri Azhari, Dinda Dewinta

Infrastruktur yang memadai telah lama ditengarai sebagai input penting untuk pembangunan. Infrastruktur memperbaiki produktivitas dan pertumbuhan ekonomi, menurunkan kesenjangan dan meningkatkan akses si miskin terhadap peluang ekonomi produktif. Namun, tanpa kerangka regulasi dan institusional yang kondusif, dorongan besar melalui investasi infrastruktur bisa menjadi sia-sia tanpa dampak yang berarti pada produktivitas dan pemerataan.

Ambisi Infrastruktur

Investasi pada infrastruktur adalah masif di era orde baru, yang berkontribusi signifikan pada pertumbuhan ekonomi yang rata-rata di kisaran 7 persen selama 3 dekade. Pembangunan infrastruktur mengalami kemunduran signifikan pasca krisis 1997, sehingga tidak lagi mampu menopang pertumbuhan ekonomi tinggi. Tidak heran bila infrastruktur telah menjadi agenda utama setiap pemerintahan pasca krisis. Pada awal 2005, hanya 90 hari setelah pelantikannya, Presiden SBY menyelenggarakan *infrastructure summit*. Di akhir pemerintahannya, Presiden Megawati menandatangani UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang sejalan dengan “*best practices*” ala Bank Dunia dan IMF.

Pasca krisis 1997, sebagai bagian dari persyaratan bantuan IMF, pemerintah Indonesia diminta menyerahkan sebagian kewenangan ke lembaga regulasi yang independen di sejumlah sektor kunci dalam rangka depolitisasi pengelolaan ekonomi sehingga meningkatkan kredibilitas kebijakan pemerintah. Sejak itu Indonesia secara resmi memasuki era *regulatory capitalism*. UU No. 38 Tahun 2004 warisan Presiden Megawati menandai liberalisasi sektor infrastruktur, khususnya jalan tol. UU No. 38 Tahun 2004 memisahkan Jasa Marga dari fungsi regulator-nya, yang diserahkan ke BPJT, dan mengizinkan penyesuaian tarif jalan tol secara otomatis, insentif yang lama ditunggu banyak investor.

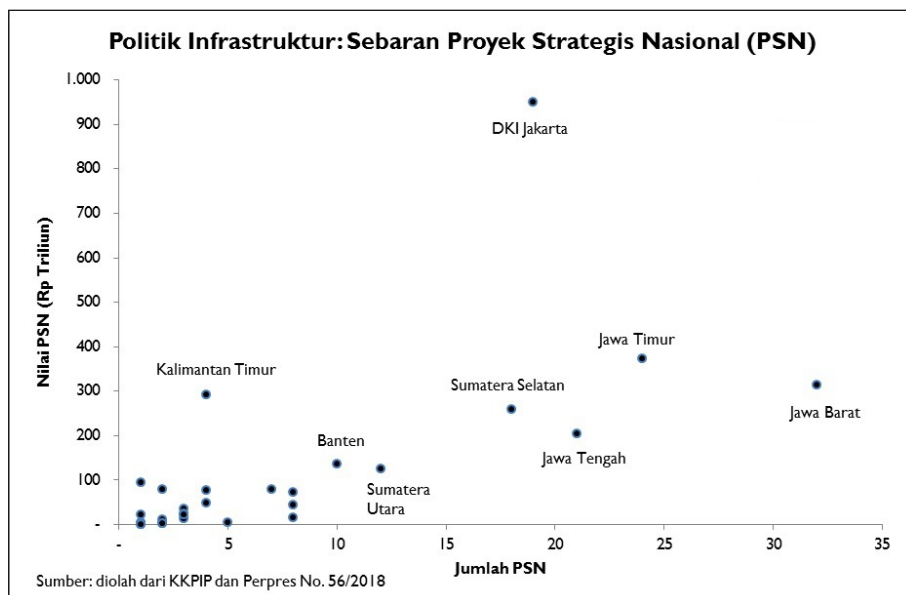
Namun demikian, ambisi infrastruktur yang diteruskan Presiden SBY banyak terkendala terutama oleh masalah pembebasan lahan dan lemahnya perencanaan proyek. Masalah pembebasan lahan dalam pembangunan infrastruktur adalah masif untuk berbagai alasan, mulai dari kepadatan penduduk Pulau Jawa yang sangat tinggi hingga regulasi pertanahan yang lemah dan tidak koheren. Presiden SBY tercatat kemudian mewariskan UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Lahan Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, sebagai terobosan untuk lambannya pengadaan tanah dalam pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, ambisi infrastruktur

UU No. 38 Tahun 2004 warisan Presiden Megawati menandai liberalisasi sektor infrastruktur, khususnya jalan tol.

Presiden SBY mewariskan UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Lahan Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, sebagai terobosan untuk lambannya pengadaan tanah dalam pembangunan infrastruktur.

Presiden Jokowi adalah tidak baru dan tidak dapat dilepaskan dari warisan Presiden sebelumnya.

Ambisi infrastruktur Presiden Jokowi secara umum terangkum dalam Proyek Strategis Nasional (PSN), sebagaimana ditetapkan dalam Perpres No. 3 Tahun 2016, yang kemudian direvisi oleh Perpres No. 58 Tahun 2017 dan Perpres No. 56 Tahun 2018. Ratusan proyek dalam PSN menandai komitmen dan ambisi besar pemerintahan Jokowi untuk percepatan pembangunan infrastruktur.



... permintaan infrastruktur penduduk miskin desa lebih dominan pada jenis infrastruktur yang dapat menghapus hambatan akses fisik ke pekerjaan dan pasar barang.

Investasi infrastruktur menghasilkan nilai tambah ekonomi dan sosial, dan cenderung lebih tinggi bila dilakukan di daerah miskin dan tertinggal, seperti wilayah pedesaan. Dengan kepadatan penduduk yang rendah dan produksi berbasis sumber daya alam, permintaan infrastruktur penduduk miskin desa lebih dominan pada jenis infrastruktur yang dapat menghapus hambatan akses fisik ke pekerjaan dan pasar barang. Dalam perspektif ini, PSN tidak memperlihatkan indikasi sebagai kebijakan afirmatif untuk kesejahteraan rakyat dan penurunan kesenjangan antara wilayah.

... pembangunan infrastruktur sarat dengan motif elektoral.

Baik dilihat dari kuantitas (jumlah proyek) maupun kualitas (nilai investasi), PSN masih sangat terfokus pada Jawa, khususnya DKI Jakarta dan daerah penyangga sekitarnya (Jabodetabek). Konsentrasi spasial PSN yang masih terfokus pada Jawa umumnya dan Jabodetabek khususnya, terpulang kepada fakta bahwa Jawa adalah rumah bagi 60 persen penduduk dan pusat ekonomi nasional, serta menjadi barometer politik nasional. Terlihat bahwa pembangunan infrastruktur sarat dengan motif elektoral.

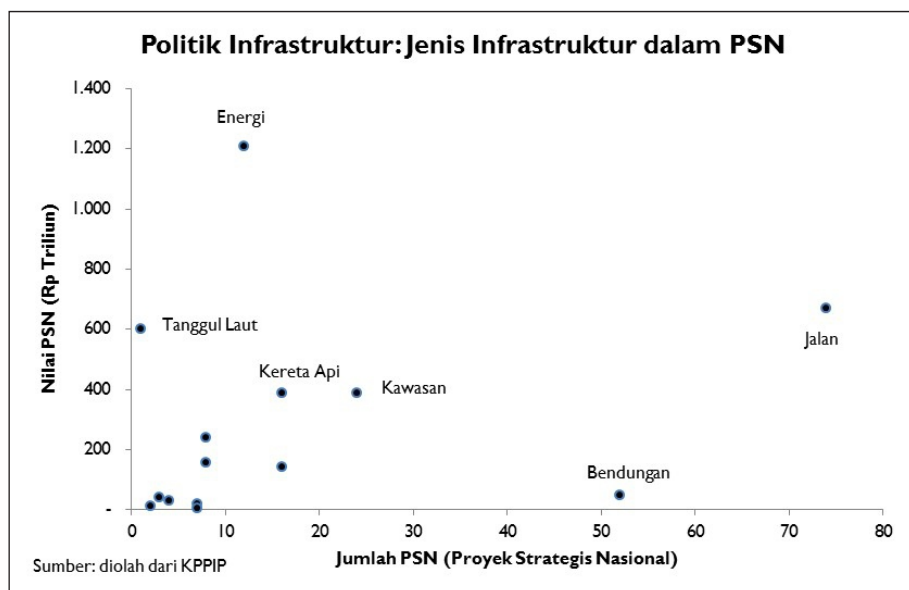
Lebih jauh, jenis infrastruktur yang dibangun akan menentukan seberapa besar manfaatnya. Untuk negara berkembang seperti Indonesia, pembangunan pertanian adalah krusial untuk penanggulangan kemiskinan sekaligus pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Kenaikan produktivitas pertanian membutuhkan infrastruktur pedesaan yang memadai, pasar domestik yang bebas distorsi,

teknologi tepat guna dan dukungan institusi ekonomi desa yang sesuai. Dengan tingginya *economic rate of return* dari infrastruktur pertanian, menjadi krusial untuk mendorong investasi pada infrastruktur baru maupun perawatan infrastruktur pedesaan yang sudah ada.

Infrastruktur pedesaan adalah krusial untuk meningkatkan akses petani terhadap pasar input dan output, mendorong perekonomian non pertanian desa, meningkatkan permintaan konsumen di pedesaan dan memfasilitasi integrasi wilayah pedesaan dengan perekonomian nasional dan internasional. Fokus pembangunan infrastruktur dengan cepat memperlihatkan arah dan prioritas kebijakan pemerintah.

Terlihat jelas bahwa fokus PSN bukanlah pada infrastruktur pertanian dan pedesaan, dimana sebagian besar penduduk miskin berada. PSN terlihat berfokus pada infrastruktur energi dan transportasi darat, yang secara jelas bias perkotaan. Arah dan prioritas kebijakan secara jelas adalah pertumbuhan ekonomi dan mobilitas penduduk, khususnya di Jawa dan daerah perkotaan. Kebutuhan besar terhadap kemandirian dan ketahanan energi berakar dari transportasi darat yang sangat bergantung pada kendaraan pribadi. Secara ironis, "*dependent-car society*" ini terus dilestarikan dan difasilitasi dengan pembangunan jalan tol yang masif dalam PSN.

Secara ironis, "*dependent-car society*" ini terus dilestarikan dan difasilitasi dengan pembangunan jalan tol yang masif dalam PSN.



Visi Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur di negara-negara berkembang yang kini telah menjadi negara maju, seperti Jepang, Korea, Singapura dan Taiwan, menunjukkan bahwa eksistensi pemimpin politik dan pembuat kebijakan yang visioner memainkan peranan penting dalam merencanakan arah pembangunan jangka panjang dan sektor-sektor strategis penunjangnya.

... eksistensi pemimpin politik dan pembuat kebijakan yang visioner memainkan peranan penting dalam merencanakan arah pembangunan ...

Dengan memberi penekanan yang kuat pada pertumbuhan berbasis ekspor (*export-led growth*), tingkat tabungan dan investasi yang tinggi, termasuk penanaman modal asing, dan dikombinasikan dengan pembangunan sosial yang kuat, negara-negara ini merancang pembangunan infrastruktur dalam kerangka besar visi perekonomian. Kebutuhan untuk kompetitif di pasar ekspor sekaligus tetap menarik bagi investasi, membuat pembangunan infrastruktur berjalan masif dengan disiplin yang tinggi. Dalam konteks ini, PSN terlihat lemah dalam visi, tidak ada strategi industrialisasi dan daya saing ekspor dibelakangnya.

Sebagai negara dengan penduduk terbesar ke-4 di dunia, sebenarnya adalah wajar jika Indonesia lebih memilih fokus pada strategi *domestic demand-led growth* daripada *export-led growth*. Strategi domestic demand-led growth tidaklah inferior dalam tatanan ekonomi global saat ini dan terlebih jika dihubungkan dengan prioritas penanggulangan kemiskinan dan penghapusan kesenjangan yang merupakan agenda mendesak di negara miskin seperti Indonesia. Dalam perspektif ini, strategi infrastruktur akan lebih berfokus pada kebutuhan utama rakyat seperti perumahan, pertanian, pendidikan, dan kesehatan.

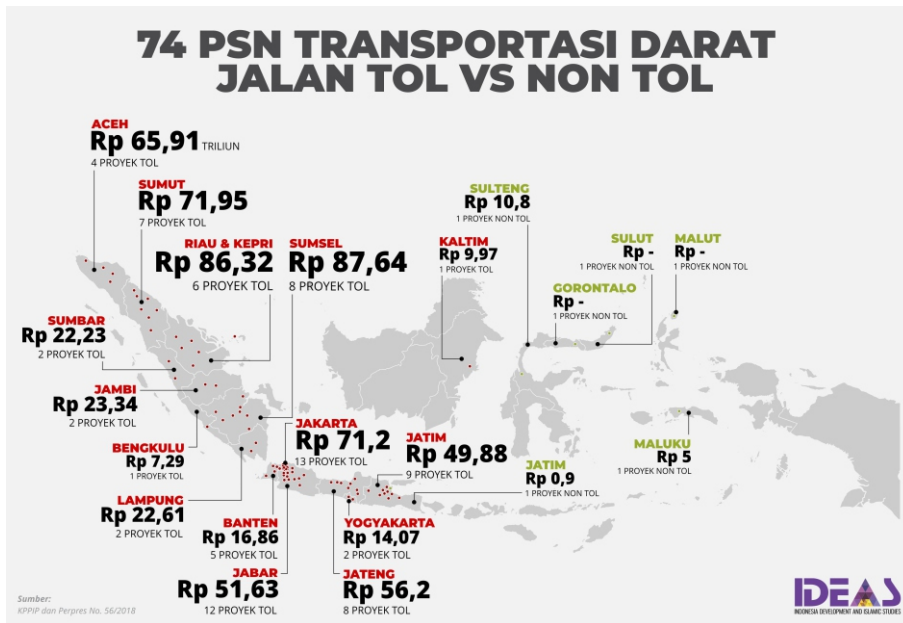
... 40 persen penduduk kota di negara berkembang hidup di hunian informal yang padat dan kumuh.

Sebagai misal, sekitar 40 persen penduduk kota di negara berkembang hidup di hunian informal yang padat dan kumuh. Dengan demikian, arah dan prioritas pembangunan infrastruktur kota di negara berkembang semestinya adalah *upgrading* kawasan hunian kumuh, bukan jalan tol, dan transportasi massal yang murah dan dapat diakses secara merata seperti *busway*, bukan MRT atau LRT.

... arah dan prioritas infrastruktur transportasi secara jelas diletakkan pada transportasi darat, khususnya jalan tol dan transportasi perkotaan berbasis rel yang mahal, yaitu MRT dan LRT.

Dalam PSN, arah dan prioritas infrastruktur transportasi secara jelas diletakkan pada transportasi darat, khususnya jalan tol dan transportasi perkotaan berbasis rel yang mahal, yaitu MRT dan LRT. Secara konseptual, jalan tol mempengaruhi perekonomian melalui kenaikan mobilitas. Produsen dapat meraih pasar lebih luas dengan biaya lebih murah, pekerja dapat memilih peluang kerja yang lebih banyak dan lebih jauh, dan konsumen mendapat pasokan barang lebih cepat dengan harga lebih murah.

Namun fokus jalan tol di Jawa dan daerah perkotaan secara jelas lebih berfokus pada mobilitas orang, bukan barang, sehingga dampak pada kenaikan produktivitas ditengarai adalah kecil, dan akan lebih banyak berdampak pada mempercepat suburbanisasi dan menurunkan peran kota induk. Seiring sistem jalan tol yang semakin maju, pembangunan jalan tol baru hanya berkontribusi kecil pada produktivitas dan seringkali hanya merelokasi aktivitas ekonomi pada jarak yang tidak berjauhan. Pembangunan tol di Jawa khususnya di daerah perkotaan terlihat berdampak positif bagi wilayah dimana infrastruktur baru dibangun, namun lebih sebagai bentuk relokasi dari daerah lain.

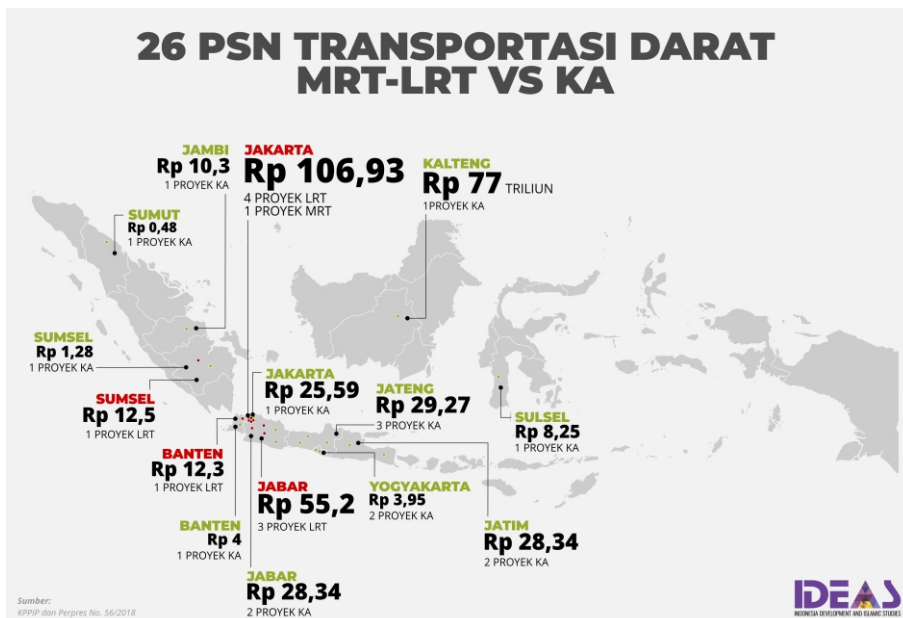


Jalan tol memang menurunkan biaya produksi bagi industri yang intensif menggunakannya, namun dengan manfaat yang semakin menurun seiring waktu. Meski meningkatkan pertumbuhan daerah dimana ia dibangun, namun terdapat kemungkinan besar bahwa jalan tol berdampak negatif pada daerah lain di sekitarnya. Terdapat semakin banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol baru di daerah metropolitan tidak memiliki dampak ekonomi sama sekali (*zero economic effect*).

... pembangunan jalan tol baru di daerah metropolitan tidak memiliki dampak ekonomi sama sekali (*zero economic effect*).

Arah infrastruktur transportasi perkotaan semestinya adalah transportasi massal yang handal dan murah, seperti *busway* dan KRL komuter. Namun secara ironis, fokus PSN masih terpusat pada jalan tol dalam kota serta arah baru pembangunan MRT dan LRT, yang secara jelas daya angkut dan cakupan wilayahnya adalah terbatas. Investasi LRT dan MRT yang sangat mahal, jauh diatas *busway*, KRL bahkan jalan tol layang dalam kota, secara implisit mengindikasikan adanya motif prestise dan perburuan rente dari *vested interest groups*.

Investasi LRT dan MRT yang sangat mahal, secara implisit mengindikasikan adanya prestise dan perburuan rente dari *vested interest groups*.



Kelompok miskin tidak mendapat manfaat dari infrastruktur baru ketika tarif layanan adalah mahal ...

Lebih jauh, jalan tol dan MRT-LRT adalah infrastruktur berbayar yang mahal. Kelompok miskin tidak mendapat manfaat dari infrastruktur baru ketika tarif layanan adalah mahal, operator swasta mengejar pendapatan untuk maksimisasi laba, dan kenaikan standard kualitas yang membuat layanan menjadi tidak terjangkau bagi si miskin.

Ambisi Infrastruktur dan Jerat Utang

Yusuf Wibisono, Vanny Achyani, Febbi Meidawati

RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2015-2019 menetapkan target pembangunan infrastruktur yang ambisius, 1.000 Km jalan tol, 2.650 Km jalan raya, 15 bandar udara, 24 pelabuhan, 3.258 Km rel kereta api, 60 pelabuhan kapal feri, MRT di 23 kota besar, 49 waduk, 33 PLTA, 32,5 juta sambungan air bersih, hingga pengembangan 37 ribu hektar kawasan kumuh. Kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur ini mencapai \$ 425 miliar, dengan kemampuan APBN hanya \$ 130 miliar.

Alokasi Anggaran dan Kebijakan Afirmatif

Reformasi infrastruktur dapat menguntungkan si miskin dalam 2 hal: akses dan keterjangkauan. Infrastruktur baru dengan harga yang murah akan memberi akses sekaligus keterjangkauan bagi si miskin. Tanpa lingkungan regulasi yang kondusif, akses terbatas oleh minimnya ekspansi infrastruktur baru, dan keterjangkauan terhalang oleh tarif layanan yang mahal. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur secara ideal semestinya bertumpu pada pembiayaan pemerintah.

... pembangunan infrastruktur secara ideal semestinya bertumpu pada pembiayaan pemerintah.

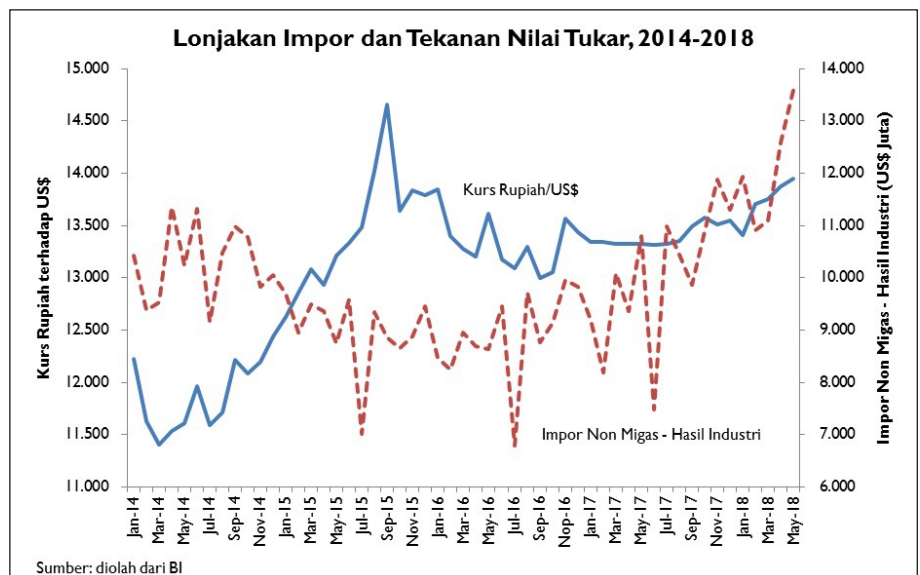
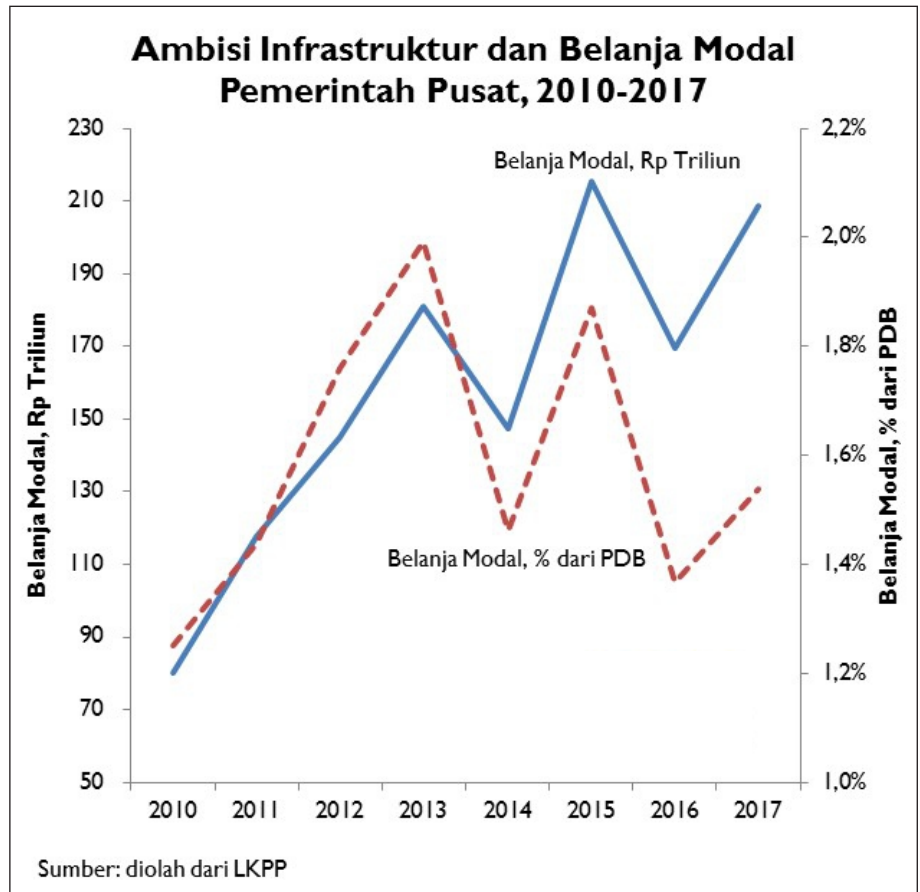
Namun, terlepas dari komitmen tinggi untuk infrastruktur, pemerintahan Presiden Jokowi tidak memiliki banyak kemewahan dalam anggaran. Kapasitas fiskal pemerintah adalah terbatas, bahkan menurun akibat lemahnya penerimaan perpajakan. Jatuhnya harga komoditas menekan penerimaan SDA, namun secara otomatis diikuti dengan turunnya belanja subsidi energi. Penerimaan SDA dan belanja subsidi energi adalah dua pos yang saling meniadakan. Realokasi belanja tidak produktif, yaitu belanja subsidi energi, ke belanja produktif, terutama anggaran infrastruktur, karenanya lebih merupakan klaim politik.

Komitmen infrastruktur pemerintah terefleksikan secara langsung dalam belanja modal. Namun sepanjang 2010-2017, tidak terdapat tendensi kenaikan belanja modal yang cenderung stagnan. Meski secara nominal meningkat tajam, dari Rp 80,3 triliun pada 2010 menjadi Rp 208,7 triliun pada 2017, namun sebagai persentase dari PDB belanja modal tidak banyak berubah, rata-rata 1,58% dari PDB pada 2010-2014 menjadi rata-rata 1,56% dari PDB pada 2014-2017.

Dengan terbatasnya kemampuan APBN, sejak awal pembiayaan

Dengan terbatasnya kemampuan APBN, sejak awal pembiayaan Proyek Strategis Nasional (PSN) bergantung pada sektor swasta.

Proyek Strategis Nasional (PSN) bergantung pada sektor swasta. Dari kebutuhan pembiayaan PSN yang sekitar Rp 4 ribu-an triliun, 60 persen diharapkan dari swasta, 30 persen dari BUMN dan BUMD, dan hanya sekitar 10 persen saja yang akan dibiayai dari APBN.



Investasi infrastruktur yang terus digenjut di tengah keterbatasan, berimplikasi pada ketergantungan yang semakin besar pada pembiayaan luar negeri dan aliran modal asing.

Investasi infrastruktur yang terus digenjut di tengah keterbatasan tabungan domestik di satu sisi dan diikuti semakin membesarnya defisit anggaran pemerintah dan utang BUMN, berimplikasi pada ketergantungan yang semakin besar pada pembiayaan luar negeri dan aliran modal asing. Perekonomian semakin rentan dengan aliran modal jangka pendek. Di sisi lain, keterbatasan industri dalam negeri membuat pembangunan infrastruktur banyak bergantung pada

impor. Hal ini semakin menekan defisit transaksi berjalan dan menjadi akar pelemahan nilai tukar Rupiah. Terdapat korelasi yang kuat antara melonjaknya impor, memburuknya defisit transaksi berjalan dan melemahnya nilai tukar Rupiah terhadap US dollar.

BUMN dan Pembiayaan Infrastruktur

Dengan keterbatasan APBN, sejak awal sektor swasta menjadi andalan dalam pembangunan infrastruktur. Namun keterlibatan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur cenderung terbatas, terlepas dari berbagai kerangka regulasi dan insentif ekonomi lain yang diberikan. Sektor swasta tidak hanya membutuhkan insentif *return* finansial yang atraktif, namun juga perlindungan kontrak dan hak milik yang komprehensif mengingat karakteristik investasi infrastruktur yang jangka panjang.

Dengan ketidakpastian politik, ekonomi, dan hukum, pemerintahan demokratis dengan kewenangan yang lemah dan terfragmentasi cenderung sulit menarik partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur karenanya tidak hanya masalah teknis administratif, teknologi atau insentif ekonomi semata, namun juga masalah politik dan hukum yang kompleks.

Hal ini menjelaskan mengapa pemerintahan Presiden Jokowi kemudian banyak mendorong BUMN karya untuk melaksanakan tugas pembangunan infrastruktur. Namun, dengan besarnya kebutuhan pembiayaan infrastruktur dan keterbatasan dana internal perusahaan, maka pembiayaan utang menjadi jalan keluar yang dipilih oleh BUMN, termasuk pinjaman jangka pendek.

Terdapat korelasi positif yang kuat antara penyertaan modal negara (PMN) ke BUMN yang mendapatkan tugas pembangunan PSN dengan kenaikan utang BUMN tersebut. Tambahan modal disetor secara jelas menjadi determinan pembuatan utang baru BUMN. Hal ini mengindikasikan bahwa kebijakan PMN pemerintahan Presiden Jokowi adalah bagian dari strategi pembiayaan pembangunan infrastruktur.

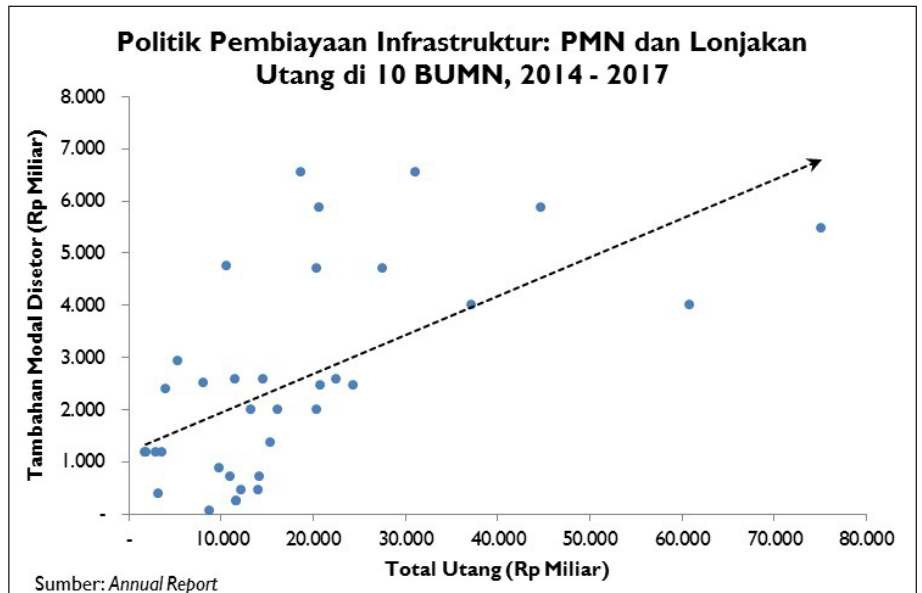
Dengan injeksi PMN dan utang baru yang menyertainya, BUMN karya dan transportasi memang kemudian mampu mendorong pembangunan PSN tanpa dana APBN. Namun, lonjakan utang BUMN terkait penugasan PSN adalah signifikan dan karenanya mengkhawatirkan. Utang 9 BUMN karya tercatat melonjak drastis, dari hanya kisaran Rp 19 triliun pada 2010 menjadi Rp 205 triliun pada 2017. Kenaikan utang BUMN karya ini jauh melebihi kecepatan pertumbuhan utang BUMN lainnya, ditunjukkan oleh meningkatnya persentase utang BUMN karya terhadap total utang BUMN, dari hanya 1 persen pada 2010 menjadi 4,3 persen pada 2017.

Sektor swasta tidak hanya membutuhkan insentif return finansial, namun juga perlindungan kontrak dan hak milik yang komprehensif

... pemerintahan Presiden Jokowi banyak mendorong BUMN karya untuk melaksanakan tugas pembangunan infrastruktur.

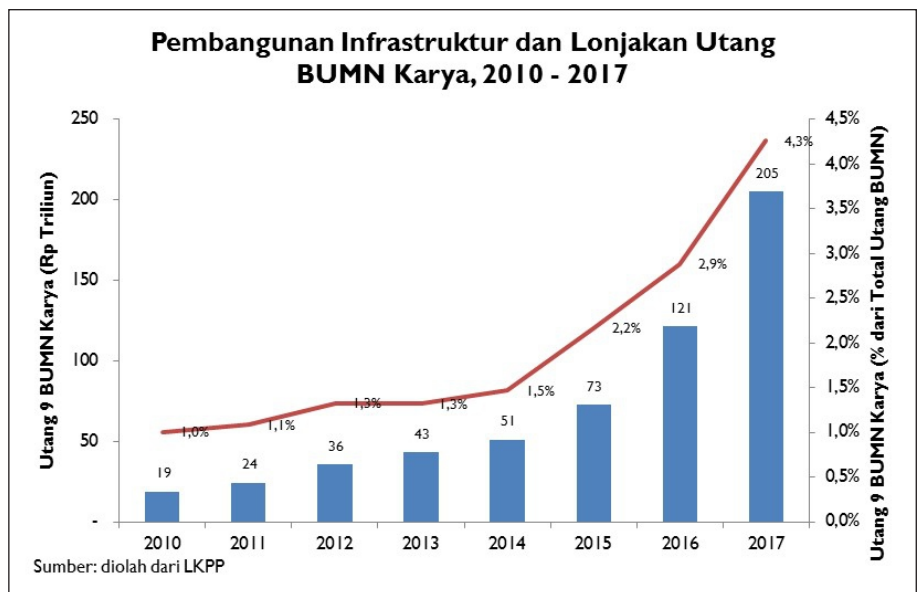
kebijakan PMN pemerintahan Presiden Jokowi adalah bagian dari strategi pembiayaan pembangunan infrastruktur.

Utang 9 BUMN karya tercatat melonjak drastis, dari hanya kisaran Rp 19 triliun pada 2010 menjadi Rp 205 triliun pada 2017.



Kebijakan utang BUMN secara jelas adalah operasi kuasi-fiskal, yang segera akan dipandang sebagai upaya mengakali batas defisit anggaran maksimum 3 persen dari PDB.

Melonjaknya utang BUMN terkait pembangunan infrastruktur ini secara langsung akan meningkatkan resiko fiskal, baik resiko jangka pendek berupa meningkatnya defisit karena PMN, maupun resiko jangka panjang (*contingent liabilities*) berupa potensi *default* dari BUMN yang mendapat penugasan PSN. Kebijakan utang BUMN secara jelas adalah operasi kuasi-fiskal, yang segera akan dipandang sebagai upaya mengakali batas defisit anggaran maksimum 3 persen dari PDB.



Keterlibatan Daerah dan BUMD

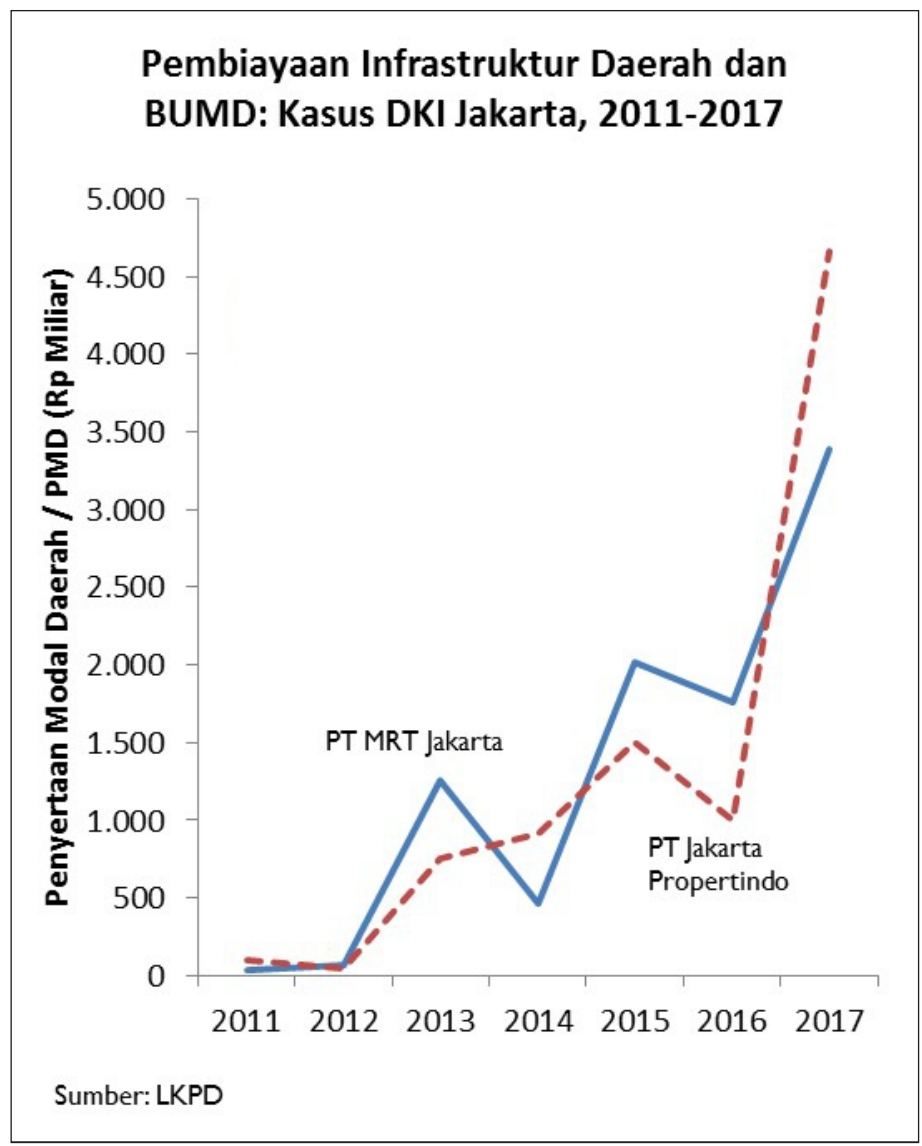
Untuk menutup kesenjangan pembiayaan, selain mendorong BUMN, pemerintah secara aktif juga mendorong pemerintah daerah dan BUMD dalam pembangunan infrastruktur, terutama daerah dengan kapasitas fiskal yang tinggi. Implisit, terdapat korelasi antara lokasi pembangunan infrastruktur baru dengan dukungan pemerintah lokal dan BUMD dimana infrastruktur berada.

Hal ini sangat jelas terlihat di DKI Jakarta dimana sejumlah proyek

infrastruktur strategis dan bahkan menjadi etalase pembangunan infrastruktur nasional, seperti proyek LRT, MRT dan jalan tol dalam kota. Penyertaan modal daerah (PMD) kepada 2 BUMD terkait PSN di DKI Jakarta mengalami kenaikan sangat signifikan dalam 5 tahun terakhir.

Untuk mendukung pembangunan proyek LRT, pemerintah provinsi (pemprov) DKI Jakarta memberi PMD kepada PT Jakarta Propertindo, dari hanya Rp 100 miliar pada 2011 menjadi Rp 4,7 triliun pada 2017. Sedangkan untuk mendukung pembangunan proyek MRT, bahkan pemprov DKI Jakarta mendirikan PT MRT Jakarta dan menginjeksi PMD dari hanya Rp 37 miliar pada 2011 menjadi Rp 3,4 triliun pada 2017.

Untuk mendukung pembangunan proyek LRT, pemerintah provinsi (pemprov) DKI Jakarta memberi PMD kepada PT Jakarta Propertindo, dari hanya Rp 100 miliar pada 2011 menjadi Rp 4,7 triliun pada 2017. Sedangkan untuk mendukung pembangunan proyek MRT, pemprov DKI Jakarta mendirikan PT MRT Jakarta dan meninjeksi PMD dari hanya Rp 37 miliar pada 2011 menjadi Rp 3,4 triliun pada 2017.



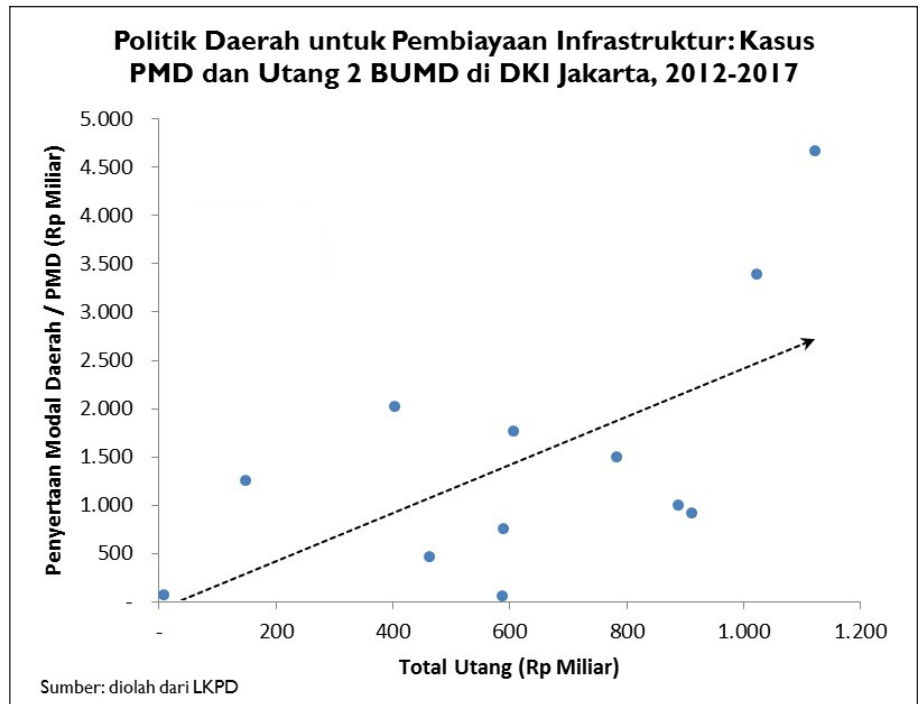
Pola penambahan ekuitas untuk memfasilitasi penarikan utang baru terlihat terjadi pula dalam kasus BUMD di DKI Jakarta. Meski tidak terjadi dalam skala sebesar BUMN karya, namun dalam 5 tahun terakhir terlihat jelas terdapat tendensi kenaikan utang yang konsisten dari 2 BUMD di DKI Jakarta yang mendapat penugasan PSN. Utang PT MRT Jakarta melonjak drastis dari hanya Rp 8,9 miliar pada 2012 menjadi Rp 1,0 triliun pada 2017.

Utang PT MRT Jakarta melonjak drastis dari hanya Rp 8,9 miliar pada 2012 menjadi Rp 1,0 triliun pada 2017.

Kenaikan PMD dan utang BUMD secara jelas juga merupakan operasi

PMD Pemprov DKI Jakarta meningkat drastis, dari hanya Rp 80 miliar pada 2010 menjadi Rp 9,2 triliun pada 2017.

kuasi-fiskal, yang berpotensi besar menurunkan kinerja pemerintah daerah dalam pelayanan publik di daerah sekaligus meningkatkan resiko keberlanjutan fiskal pemerintah daerah. PMD Pemprov DKI Jakarta meningkat drastis, dari hanya Rp 80 miliar pada 2010 menjadi Rp 9,2 triliun pada 2017.



Keterlibatan Swasta

... dampak infrastruktur terhadap kelompok miskin membutuhkan waktu yang jauh lebih lama dibandingkan terhadap kelompok kaya, sehinggaseringkali memperburuk distribusi pendapatan.

Upaya menghapus hambatan pembangunan infrastruktur, seperti liberalisasi pasar dan inovasi pembiayaan, dapat mendorong akses publik pada layanan baru, khususnya bagi si miskin, sekaligus meningkatkan produktivitas perekonomian. Kesenjangan antar wilayah juga sangat potensial ditekan melalui pembangunan infrastruktur baru di wilayah tertinggal. Namun dampak infrastruktur terhadap kelompok miskin membutuhkan waktu yang jauh lebih lama dibandingkan terhadap kelompok kaya, sehingga seringkali memperburuk distribusi pendapatan.

Biaya ekspansi jaringan infrastruktur yang mahal oleh operator pemegang hak konsesi, seringkali dibebankan ke konsumen miskin yang tidak memiliki alternatif layanan lain.

Akses publik, khususnya kelompok miskin, akan terhalang secara serius ketika partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur mengakibatkan biaya jaringan awal yang jauh lebih mahal, penolakan operator untuk melayani si miskin, dan berkurangnya ketersediaan sumber pasokan alternatif. Biaya ekspansi jaringan infrastruktur yang mahal oleh operator pemegang hak konsesi, seringkali dibebankan ke konsumen miskin yang tidak memiliki alternatif layanan lain. Lebih jauh, keterjangkauan si miskin terhadap infrastruktur akan terhambat signifikan ketika tarif layanan meningkat untuk menutup biaya perawatan infrastruktur, standar kualitas atau untuk mengkompensasi turunnya subsidi.

Melayani konsumen miskin umumnya membutuhkan biaya lebih

mahal karena tingginya resiko komersial terkait pengembalian modal dari konsumen dengan kemampuan membeli yang rendah, si miskin seringkali berlokasi di wilayah yang sulit dijangkau, dan rumah tangga miskin umumnya mengkonsumsi layanan dalam jumlah sedikit sehingga *fixed cost* dari penyediaan infrastruktur tersebar pada sejumlah kecil unit permintaan. Subsidi silang sering memperburuk situasi dimana rumah tangga miskin menjadi semakin tidak menarik secara ekonomi untuk dilayani.

Subsidi silang sering memperburuk situasi dimana rumah tangga miskin menjadi semakin tidak menarik secara ekonomi untuk dilayani.



Perkantoran Ciputat Indah Permai, Blok A-12 Lt. 4
Jl. Ir. H. Juanda No. 50, Ciputat, Tangsel - 15419
Phone: +62 21 7418 607 (office)

 **Indonesia Development
and Islamic Studies**

 **@ideas_riset**

 **@ideas.riset**

 **www.ideas.or.id**

