

SESI 2:

Tema “Mewujudkan Infrastruktur Logistik yang Berdaya Saing”

INVESTASI ASING US\$ 16 MILIAR SIAP MASUK

Pembangunan Infrastruktur Logistik

Wajib Didukung *Value Creation*

Oleh **Indah Handayani, Thresa Sandra Desfika, Imam Suhartadi,**
dan **Harso Kurniawan**

JAKARTA – Infrastruktur sangat menentukan dan besar pengaruhnya dalam dua hal penting, yaitu pengembangan ekonomi dan logistik berdaya saing. Namun, infrastruktur tidak serta merta dapat langsung memberikan kontribusi terhadap kedua hal penting tersebut. Sebab, diperlukan pengembangan pendukung lainnya atau *value creation* agar terwujud peningkatan perekonomian dengan kehadiran infrastruktur tersebut.

Widyaiswara Ahli Utama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Danis H Sumadilaga mengatakan, di samping pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah pusat, ada pengembangan lain yang harus dilakukan oleh daerah sekitarnya untuk mendukung upaya pengembangan logistik. “Artinya, jangan sampai setelah dibangunnya infrastruktur tapi terhadap *land uses* aktivitasnya atau *value creation*-nya tidak terbangun, sehingga tidak menimbulkan

value pada daerah sekitarnya,” ungkap Danis H Sumadilaga dalam acara *Investor Daily Summit 2021* bertajuk “Mewujudkan Infrastruktur Logistik yang Berdaya Saing”, yang diselenggarakan dalam rangkaian Hari Ulang Tahun ke-20 harian *Investor Daily* secara virtual, Selasa (13/7).

Panelis lain dalam sesi diskusi tersebut adalah Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil, *Chief Risk Officer* Indonesia Investment Authority (INA) Marita Alisjahbana, dan CEO Anteraja Suyanto Tjoeng.

Danis mencontohkan kebijakan Pemerintah Daerah Jawa Barat (Jabar), yang tengah mengembangkan konsep Kawasan Cirebon-Patimban-Kertajati (Rebana) dalam mendukung beberapa infrastruktur logistik yang telah dibangun di kawasan tersebut, yaitu Pelabuhan Patimban dan Bandara Kertajati. Diprediksi akan ada perkembangan kota baru di kawasan tersebut. “Itu tujuan dibangunnya infrastuktur ada nilai tambah, berupa perkembangan kota baru yang akhirnya akan meningkatkan perekonomian daerah tersebut,” ujar dia.

Sementara itu, Menteri PUPR M Basuki Hadimuljono dalam pernyataan kuncinya mengatakan, pemerintah melalui Kementerian PUPR dan badan usaha telah melakukan berbagai pembangunan infrastruktur dalam mendukung logistik nasional. Salah satunya adalah dengan pembangunan jalan tol tahun 2015-2019 sepanjang 1.400 km, termasuk tersambunginya Tol Trans Jawa yang menjadi tulang punggung ekonomi nasional. Selain itu, dilakukan pembangunan jalan baru dan rehabilitasi jalan seperti jalan trans dan jalan perbatasan.

Tidak hanya itu, lanjut dia, dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, tertuang target pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, antara lain 2.500 km jalan tol baru atau beroperasi, 3.000 km jalan nasional baru, 38.726 meter jembatan dibangun, dan 31.053 meter *flyover* dan *underpass*. “Dari target tersebut, pada 2020 telah direalisasikan antara lain 246 km pembangunan jalan tol, 463 km pembangunan jalan baru, 16.923 meter pembangunan jembatan dan 987 meter pembangunan *flyover/underpass*,” tandasnya.

Sebagai prioritas periode 2020-2024, beberapa *major projects* infrastruktur yang ditetapkan antara lain pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS), Jalan Trans Papua, dan Jalan Trans/Lingkar Pulau Terluar/Tertinggal (Morotai, Nias, Saumlaki, Sumba, dan lain-lain) untuk penguatan konektivitas. Untuk jalan tol, pembangunannya tidak berdiri sendiri, namun harus dikaitkan dengan pengembangan kawasan-kawasan produktif, seperti kawasan industri, pariwisata, bandara, dan pelabuhan untuk meningkatkan kelancaran logistik.

Danis mencontohkan Jalan Tol Trans Sumatera yang menghubungkan kawasan industri (KI) dengan pelabuhan, di antaranya Kawasan Lampung Industrial Park dengan Pelabuhan Panjang, Lampung, dan Bakauheuni. Tol Trans Jawa dibangun untuk mendukung konektivitas KI di Jawa di antaranya KI Jababeka, KI Karawang, KI Subang di Jawa Barat dan KI Batang di Jawa Tengah dengan pelabuhan seperti Pelabuhan Merak dan Tanjung Priok. Selain itu, Tol Makassar New Port yang menghubungkan kota Makassar dengan pelabuhan.

2024, Tol 5.103 Km

Untuk terus meningkatkan kelancaran logistik, saat ini, telah beroperasi jalan tol sepanjang 2.386 km. Pada 2024, ditargetkan panjang tol di Indonesia bertambah menjadi 5.103 km.

Pada 2021, sebanyak 19 ruas tol akan diselesaikan sepanjang 406 km, dan saat ini sebagian telah dioperasikan yakni 7 ruas sepanjang 52 km, antara lain Tol Cengkareng–Batu Ceper–Kunciran sepanjang 14.2 km. Sedangkan jalan tol yang sedang dalam tahap konstruksi dan akan segera selesai tahun ini, antara lain, Tol Cileunyi–Sumedang–Dawuan sepanjang 60,1 km yang memperlancar akses menuju BIJB Kertajati dan ditargetkan bisa diresmikan pada Desember 2021.

Sedangkan Tol Balikpapan-Samarinda Seksi 1 dan 5 sepanjang 33 km dapat diresmikan pada Agustus 2021, sehingga Tol Balsam akan dapat beroperasi penuh. Selain jalan tol, pemerintah tetap memprioritaskan pembangunan dan pemeliharaan jalan nasional.

Untuk Jalan Trans Papua, di Provinsi Papua Barat telah dibangun sepanjang 1.116,8 km, yang menghubungkan Sorong–Manokwari sepanjang 594 km dan Manokwari–Windesi–Perbatasan Provinsi Papua sepanjang 521 km, yang saat ini telah tembus seluruhnya. Di Provinsi Papua, dibangun sepanjang 2.345 km di mana telah tembus sepanjang 2.329 km dan menyisakan 16 km yang belum tembus. Dari jalan yang sudah tembus, yang sudah teraspal sepanjang 977 km dan belum teraspal sepanjang 1.352 km.

Kebijakan OPOR

Untuk menjaga kinerja sebagai tulang punggung logistik nasional, Menteri Basuki juga menyebutkan pada 2022 Kementerian PUPR mengambil kebijakan OPOR (Optimalisasi, Pemeliharaan, Operasi, dan Rehabilitasi) untuk jalan nasional sepanjang 47.017 km. Sebagai contoh pada jalan lintas timur di Provinsi Sumatera Selatan, preservasi dilaksanakan melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dengan skema *Availability Payment* (KPBU–AP), yang menjadi proyek KPBU pertama di jalan nontol berbasis kinerja.

Beberapa jembatan penting juga telah dioperasikan, antara lain Jembatan Teluk Kendari di Sulawesi Tenggara. Jembatan tersebut dibangun untuk mendukung pengembangan wilayah Kota Kendari bagian Selatan dan Pulau Bungkutoko yang akan dikembangkan menjadi kawasan industri, Kendari New Port, dan kawasan permukiman baru yang merupakan pengganti dari kawasan pelabuhan di Kota Lama.

Jembatan penting lainnya yang segera diselesaikan yaitu Jembatan Sei Alalak di Kalimantan Selatan. Jembatan ini dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi kawasan sekitarnya, di mana ada jalan melewati area perkebunan seperti sawit dan karet, serta pertambangan.

“Dengan segenap upaya yang dilakukan, diharapkan dapat meningkatkan indikator waktu tempuh, yaitu 2,18 jam/100 km di tahun

2021. Waktu tempuh pada akhir tahun 2024 ditargetkan mencapai 1,9 jam/100 km," tuturnya.

Investasi Asing US\$ 16 Miliar

Pada kesempatan yang sama, *Chief Risk Officer* INA Marita Alisjahbana menjelaskan, sejumlah investor asing sudah berbicara dengan INA dan sudah menunjukkan minatnya untuk berinvestasi melalui INA. Beberapa di antaranya bersifat *government to government (G to G)* senilai US\$ 16 miliar, yakni dari Uni Emirat Arab (UAE) US\$ 10 miliar, Japan Bank for International Cooperation (JBIC) US\$ 4 miliar, dan US International Development Finance Corporation (US DFC) US\$ 2 miliar.

"Investor asing yang sudah banyak diajak bicara dan sudah bekerja sama dengan INA, atau sudah menunjukkan minatnya, itu yang dari hubungan *G to G* yang sudah sering kita dengar. Ini dari UEA US\$ 10 miliar, JBIC sudah mengatakan US\$ 4 miliar, dari US DFC US\$ 2 miliar," kata Marita.

Selain itu, kata dia, ada kerja sama dengan investor global yang merupakan investor finansial, serta dengan korporasi dari sektor tertentu. "Misalnya untuk *strategic partner*, mungkin akan dari korporasi yang akan bergerak di bidang itu. Juga ada *domestic player* seperti BPJS Ketenagakerjaan, dan ini semua sudah bekerja sama dengan INA," papar Marita.

Amanat UU Ciptaker

Marita menjelaskan lebih lanjut, berdirinya INA berdasarkan Undang-Undang (UU) Cipta Kerja yang disahkan tahun lalu. Salah satu amanat *omnibus law* ini adalah pendirian *sovereign wealth fund (SWF)*, yaitu Lembaga Pengelola Investasi (LPI) atau INA.

"Sebenarnya untuk Indonesia, setelah 75 tahun kita baru pertama kali mendirikan SWF, itu cukup lama. Tapi, akhirnya sudah diciptakan tahun lalu dan mulai beroperasi tahun ini," ungkap Marita.

Dia menandakan, alasan pembentukan INA salah satunya adalah terkait peningkatan kapasitas pembiayaan pembangunan Indonesia yang semakin dibutuhkan. Hal ini lantaran pendanaan APBN tidak mencukupi untuk membangun kapasitas infrastruktur yang diperlukan. Apalagi, ada visi Indonesia tahun 2045 untuk menjadi salah satu dari lima besar kekuatan ekonomi dunia dan keluar dari *middle income trap*.

"Selain itu, tingkat FDI (*foreign direct investment*) di Indonesia kalau kita lihat 5-6 tahun terakhir ini stagnan. Alasan lain adalah rasio utang terhadap produk domestik bruto yang meningkat, dan kapasitas pembiayaan BUMN semakin terbatas," ungkap Marita.

Selain itu, INA dibutuhkan karena investor-investor dari luar negeri sudah banyak yang menunjukkan ketertarikan investasi di Indonesia, tapi mereka butuh mitra strategis yang memiliki kekuatan hukum dan kelembagaan yang kuat. Sekarang, di bawah UU baru dan peraturan pelaksana yang sudah dikeluarkan, lanjut Marita, kekuatan itu sudah ada dalam pendirian INA.

Dia mengatakan, INA bertanggung jawab langsung kepada presiden dan memiliki dewan pengawas. Dewan ini termasuk di dalamnya menteri keuangan dan menteri BUMN.

"Di dewan pengawasnya juga ada tiga orang profesional. Selain itu, dewan direktur lima orang profesional. Ini sebagai landasan dibangun INA yang sangat dibutuhkan, terutama untuk menarik FDI ke Indonesia," imbuh dia.

***Due Diligence* 10 Proyek**

Marita juga memaparkan, pihaknya sedang melakukan *due diligence* untuk setidaknya 10 proyek nasional yang melibatkan investasi asing. Beberapa sektor yang sedang digarap adalah infrastruktur khususnya jalan tol, bandara, pelabuhan, infrastruktur digital, sektor kesehatan, energi terbarukan, *consumer*, dan turisme. Untuk menyukseskan pekerjaan, lanjut dia, INA memastikan prosesnya akan menguntungkan semua pihak. Maka itu, INA melakukan *due diligence* untuk setiap proyek yang ditawarkan.

Due diligence ini akan menjadi kunci sehingga akhirnya dana investasi itu benar-benar bisa dikucurkan, tak sekadar komitmen. Hal ini membutuhkan waktu serta usaha yang cukup besar.

“Di luar *due diligence*, ada upaya negosiasi yang terus diawasi serta dilaksanakan. Saat ini, mungkin ada sekitar 8-10 proyek yang dikerjakan. Banyak yang infrastruktur, tapi ada juga seperti *health care*,” kata Marita.

INA yang baru bekerja 95 hari, kata Marita, sudah berhasil mengajak tiga investor asing untuk berkomitmen menanamkan modal di aset jalan tol. Investor ini adalah Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), APG Asset Management (APG), dan Abu Dhabi Investment Authority (ADIA). Komitmen investasinya sekitar US\$ 3 miliar.

Ia mengatakan lebih lanjut, INA sudah menandatangani *memorandum of understanding* (MoU) dengan tiga investor asing itu untuk platform tol dengan komitmen senilai US\$ 3,75 miliar. “Dari total komitmen US\$ 3,75 miliar itu, senilai US\$ 750 juta di antaranya berasal dari INA, dan masing-masing dari tiga investor asing itu US\$ 1 miliar. Jadi, ini ada contoh di mana INA *me-leverage capital* yang dimasukkannya US\$ 750 juta, dan yang masuk dari luar US\$ 3 miliar,” papar Marita.

Marita menambahkan, pihaknya juga melakukan kerja sama dengan Kementerian BUMN serta BUMN. Ini antara lain PT Telkom Tbk, PT Angkasa Pura, PT Pelindo, PT Pertamina, dan PT Kimia Farma Tbk.

“INA telah menekan kerja sama dengan PT Pertamina (Persero) pada Mei 2021, untuk menjajaki investasi di sektor energi. Selain itu, ada tanda tangan kerja sama INA dengan BPJS Ketenagakerjaan,” imbuh dia.

Komitmen Rp 390 T ke Rebana

Pada kesempatan yang sama, Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil menyampaikan beberapa sasaran pembangunan Jawa Barat. Ia menjelaskan, konsep pengembangan Jawa Barat terbagi menjadi dua, yaitu Kawasan Cirebon-Patimban-Kertajati (Rebana) dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan. Rebana difokuskan sebagai daerah tujuan investasi nomor satu di Asean.

“Rebana difokuskan sebagai daerah tujuan investasi nomor satu di wilayah Asean, yang dapat memberikan lompatan ekonomi di Jawa Barat. Sementara itu, Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan difokuskan untuk pemerataan dan mengejar ketertinggalan,” kata Ridwan Kamil.

Daerah Rebana, kata dia, sangat potensial untuk menjadi kawasan industri, karena harga tanahnya masih terjangkau dan upah pekerja juga masih masuk kategori menengah ke bawah. Hal ini membuatnya masih menarik untuk investasi.

“Kami memiliki rencana dari kawasan Rebana ini nantinya akan tumbuh 13 kota baru, misalnya di kawasan dekat Patimban, kemudian Aero City. Untuk kawasan Indramayu, akan dikembangkan menjadi daerah *petrochemical industry*. Kami saat ini menunggu perpres untuk pengembangan kawasan Rebana dan Jawa Barat selatan, semoga saja dua bulan lagi perpresnya keluar,” tuturnya.

Lebih lanjut dia mengatakan, daerah Jawa Barat selatan memang harus dibangun, karena selama ini tertinggal. Hal itu berbeda dengan daerah tengah Jawa Barat ke utara, yang merupakan tanah datar, sehingga investasi dan pusat ekonomi ada di kawasan ini.

“Sedangkan wilayah selatan merupakan daerah curam dan bergunung. Karena itu, kami fokuskan di tengah ke utara itu untuk jasa dan industri, sedangkan di selatan dikembangkan agro industri dan *aqua culture*,” tambahnya.

Ridwan mengharapkan perpres tersebut dapat menjadi pemicu bagi pengembangan ekonomi di Jawa Barat, khususnya bagi Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan.

“Kalau perpres itu keluar, maka dampaknya luar biasa. Ada komitmen Rp 390 triliun yang akan masuk ke Kawasan Rebana dan Jawa Barat Selatan dalam 3-4 tahun ke depan,” katanya.

Dia optimistis Kawasan Rebana akan berkontribusi menambah 3% bagi pertumbuhan ekonomi Jawa Barat, sehingga pada 2030 akan tumbuh 7%. Pertumbuhan ekonomi Jawa Barat diperkirakan berada di kisaran 4% hingga akhir jabatannya selesai pada September 2023.

“Tapi, dengan adanya kawasan Rebana, maka ekonomi Jawa Barat akan mampu tumbuh sampai 7% pada 2030. Ini karena ada kawasan tersebut, yang menambah 3% bagi pertumbuhan ekonomi,” kata Ridwan Kamil.

Selain kawasan Rebana diproyeksikan mendongkrak perekonomian hingga 7%, juga membuka peluang 4 juta lebih lapangan pekerjaan. Kawasan ini juga meningkatkan investasi hingga di atas 7%.

Di Kawasan Rebana, berdasarkan rekapitulasi program prioritas, terdapat total 81 proyek prioritas. Nilainya sekitar Rp 234,59 triliun, dengan pembiayaan berasal dari APBN, APBD, swasta, dan BUMN/BUMD.

Saat ini telah disiapkan 13 kawasan untuk area perindustrian. Ini antara lain Cipali Subang Barat, Cipali Subang Timur, Cipali Indramayu, Buton, Kertajati, Jatiwangi, Cirebon, Krangkeng, Tukdana, Balongan, Losarang, Patrol, dan Patimban.

Geliat Bisnis *E-commerce*

CEO Anteraja Suyanto Tjoeng menuturkan, kinerja sektor logistik kini mulai membaik, meski pada kuartal I-2021, Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat sektor ini masih kontraksi 0,54%. “Tetapi kini sudah mendekati level sebelum pandemi Covid-19, yakni tumbuh 1,3%. Sektor ini sempat ambles 30,8% pada kuartal II-2020, lalu membaik dengan kontraksi 16,71%, kemudian kontraksi 13,42% pada kuartal IV tahun lalu,” paparnya.

Dia menuturkan, ada subsektor logistik yang terdampak berat pandemi Covid-19, seperti penerbangan udara, yang turun 0,28%. Namun, ada subsektor yang penurunannya tidak dalam, yakni pos dan kurir sebesar 0,1%. Hal ini tak lepas dari geliat bisnis *e-commerce*.

Berdasarkan data Bank Indonesia, nilai transaksi *e-commerce* mencapai Rp 253 triliun tahun lalu. Tahun ini, transaksi *e-commerce* diprediksi melompat menjadi Rp 337 triliun.

“Dibandingkan subsektor logistik lain, jasa pos dan kurir serta pergudangan menuju tren pertumbuhan positif. Ini ditopang *last mile delivery* (layanan dari rumah ke rumah) dan *e-commerce*,” kata dia.

Menurut dia, masih ada peluang di sektor logistik di tengah pandemi, terutama untuk pergudangan, pos, dan kurir. Hal ini juga ditopang oleh pembangunan infrastruktur yang memicu efisiensi sektor logistik.

Dia menambahkan, kinerja logistik Indonesia juga membaik. Buktinya, peringkat Logistics Performance Index (LPI) Indonesia naik dari posisi 75 pada 2010 menjadi 46 pada 2018. Di level Asean, Indonesia berada di posisi lima dari delapan negara.

Dia mengatakan, perusahaan yang terdampak berat pandemi Covid-19 kini menerapkan tiga strategi untuk bertahan. Pertama, berkolaborasi dengan perusahaan lain untuk menjangkau konsumen ritel. Kedua, adaptasi model bisnis, contohnya ketika penumpang pesawat berkurang,

maskapai mengubah bisnis agar dapat mengangkut barang lebih baik. Ketiga, memacu efisiensi dengan menerapkan teknologi informasi (TI).

“Nah, perusahaan logistik yang terimbas pandemi juga akan menghadapi tantangan. Ini seperti tuntutan mengirim barang tepat waktu dan kualitas tetap baik,” ucapnya.

Ada tiga strategi yang dilakukan perusahaan-perusahaan logistik untuk menjawab tantangan ini. Pertama, memperkuat sinergi dengan pemain *e-commerce*, dengan integrasi sistem. Kedua, kolaborasi dengan pemain logistik FMCG dan produk esensial agar ekosistem lebih besar, jangkauan luas, dan pelayanan baik. Ketiga, inovasi pelayanan dengan memaksimalkan TI.

Dia menekankan pula, sektor logistik juga berkontribusi dalam pemulihan ekonomi nasional. Sektor ini mendorong pertumbuhan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) dengan membangun kolaborasi ekosistem logistik. Kemudian, memanfaatkan teknologi untuk melakukan inovasi layanan logistik, serta meningkatkan efisiensi *supply chain* dalam mendukung berbagai industri lainnya dalam konsep *track, trace*, dan *timeliness*. Selanjutnya, membangun kompetensi logistik berbasis teknologi untuk meningkatkan daya saing logistik nasional.

Dari sisi Anteraja, dia menambahkan, perusahaan berkontribusi melalui layanan *last mile delivery*. Anteraja membantu 1 juta *shipper* dalam melayani pelanggan, mempercepat distribusi medis dan alat kesehatan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta meningkatkan kualitas logistik berbasis TI. **(jn/en)**