

MP3EI Sekadar Wacana

Para gubernur sewilayah Sumatera, pekan lalu, mendesak pemerintah pusat untuk segera merealisasikan berbagai janji yang tercantum dalam MP3EI. Mereka tidak sabar lagi melihat pusat hanya asyik berwacana tanpa ada setapak realisasi. Setidaknya ada dua proyek besar yang menurut mereka harus segera dilaksanakan, yakni Tol Trans-Sumatera dan Jembatan Selat Sunda (JSS).

Sejak diluncurkan 27 Mei 2011, belum ada satu pun proyek dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 yang direalisasikan. Untuk meyakinkan masyarakat bahwa MP3EI bukan pepesan kosong, pemerintah terpaksa mengaku proyek lain sebagai proyek MP3EI. Salah satu contohnya adalah pembangunan Pelabuhan New Priok senilai US\$ 4 miliar yang telah pertamanya mulai dipancang, Jumat (22/3).

Jika MP3EI tidak sekadar wacana, pusat hendaknya fokus pada sejumlah proyek besar di bidang infrastruktur yang manfaatnya bisa langsung dinikmati oleh para pelaku usaha dan masyarakat. Seruan para gubernur se-Sumatera pekan lalu kiranya mendorong pemerintah untuk lebih serius membangun sejumlah proyek MP3EI, khususnya Trans-Sumatera—tol dan rel kereta *double track*— dan JSS. Tol Trans-Sumatera diperkirakan menelan biaya Rp 365 triliun, KA Trans-Sumatera Rp 70 triliun, dan JSS sekitar Rp 100 triliun.

Realisasi sekitar 85 megaprojek MP3EI tergantung pada rencana detail, pembebasan lahan, dan pendanaan. Pembebasan lahan mestinya tidak sulit diatasi jika ada koordinasi pusat dan daerah serta ada rencana detail dan studi kelayakan. Dari kasus rencana pembangunan JSS, masyarakat dengan kasat mata melihat bahwa persoalan ada pada keseriusan dan koordinasi pemerintah.

Pada rencana pembangunan JSS, ada pihak swasta yang sudah melakukan pra-studi kelayakan. Presiden pun sudah meluncurkan Perpres No 86 Tahun 2011 tentang Pengembangan Kawasan Strategis dan Infrastruktur Selat Sunda (KSISS). Tapi, gara-gara satu-dua menteri yang tidak setuju, Perpres ini pun sekadar menjadi dokumen sejarah.

Untuk merealisasikan JSS, pemerintah pusat perlu bertatap muka dengan pihak perusahaan yang selama ini menjadi prakarsa dan sudah melakukan *pre-feasibility study*, yakni PT Graha Banten Lampung Selatan (GBLS). Perusahaan ini tidak bermasalah jika pelaksana studi kelayakan ditunjuk pihak lain. Mereka hanya mengharapkan agar JSS segera direalisasikan dan itu dilaksanakan satu paket dengan pengembangan kawasan Banten dan Lampung. Tanpa dilakukan bersamaan dengan pengembangan wilayah, pengembalian investasi akan sulit dan tarif JSS akan sangat mahal.

Mudah-mudahan tidak ada kekuatan lobi di balik upaya "torpedo" terhadap JSS. Sudah menjadi rahasia umum, para menteri ekonomi Indonesia, sejak era Orba, didikte oleh kekuatan asing yang tidak senang melihat negeri ini maju pesat. Lobi perusahaan besar juga cukup dominan dalam berbagai kebijakan. Di bidang transportasi, produsen otomotif yang produknya menjadi market leader di Indonesia berusaha dengan berbagai cara untuk menggagalkan pembangunan transportasi umum. Kereta api dan *mass rapid transit* (MRT) adalah jenis transportasi yang mengancam pen-

jualan mobil pribadi.

Kehadiran JSS akan mengintegrasikan kekuatan ekonomi Jawa dan Sumatera, dua pulau dengan kontribusi terhadap PDB lebih dari 80%. Bukan hanya pergerakan manusia yang akan lebih cepat dan mudah, melainkan juga arus barang, penghematan biaya logistik, dan penurunan harga energi. Pembangkit listrik bisa dibangun di mulut tambang gas dan batubara. Selanjutnya produk listrik dialihkan ke Jawa lewat JSS.

Singapura dan Malaysia sudah lama melobi pemerintah Indonesia agar mendukung pembangunan jembatan Sumatera-Semenanjung Malaya. Jika itu disetujui, kekayaan alam dan hasil bumi Sumatera akan habis tersedot ke dua negeri jiran. Dari sisi geostrategi, pembangunan JSS harus diprioritaskan. Pemerintah pun tidak perlu terlalu membesar-besarkan biaya pembangunan JSS yang bisa di atas Rp 100 triliun. Dana itu tidak ada bandingannya dengan manfaat JSS dalam mengakselerasi pembangunan Jawa dan Sumatera. Juga tak ada bandingannya dengan subsidi BBM yang menembus Rp 200 triliun setahun dan korupsi dan APBN yang mencapai ratusan triliun per tahun.

Selain Sumatera, pemerintah juga perlu segera merealisasikan rencana pembangunan infrastruktur transportasi di Kalimantan, Sulawesi, Papua, Maluku, Bali, dan Nusa Tenggara. Dengan dana investasi Rp 100 triliun, Indonesia bisa memiliki 100 pelabuhan berstandar internasional di setiap pulau besar dan menengah. Bandara bertaraf internasional yang ditopang jalan darat dan kereta api juga wajib dibangun di semua pulau besar dan menengah.

Sesuai pemetaan di setiap koridor dalam MP3EI, masing-masing kawasan industri memiliki akses jalan raya dan kereta api langsung ke pelabuhan. Jika itu terealisasi, pabrik tidak lagi terkonsentrasi di Botabek, melainkan juga ke wilayah Jawa lainnya dan ke luar Jawa. Infrastruktur transportasi yang terkoneksi akan menurunkan biaya logistik. Indonesia tidak perlu mengeluarkan biaya angkutan jeruk dari Pontianak ke Jakarta yang jauh lebih mahal dibanding dari RRT ke Indonesia.

Untuk menarik minat investor ke luar Botabek, selain transportasi, pembangunan pembangkit listrik perlu pula dipercepat. Alangkah kompetitifnya produk Indonesia bila perusahaan mendapatkan pasokan energi pada waktunya sesuai kebutuhan dengan tingkat harga yang lebih rendah dibanding negara kompetitor. Kehadiran infrastruktur transportasi dan ketersediaan energi di luar Jawa akan mendorong pemerataan.

Jika MP3EI hendak direvisi, proyek MRT di kota-kota besar di Indonesia selain Jakarta—Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Makassar, Manado, Medan, dan Palembang perlu pula dibangun. MRT bukan lagi sesuatu yang istimewa. Berbagai kota besar di negara maju sudah lama memiliki MRT yang dikombinasikan dengan kereta api dalam kota dan kereta api cepat antarkota. Sejumlah negara berkembang pun sudah memiliki MRT.

Satu setengah tahun lagi rezim ini berakhir. Bisa jadi, MP3EI akan ditinggalkan pemerintahan baru jika pihak yang melahirkan program besar ini tidak serius mengimplementasikannya. Sangat disayangkan bila *masterpiece* yang bagus ini menjadi mandul di tangan pemerintahan yang melahirkannya. □