

## RPSEP-13

### INDONESIA MEMBUTUHKAN CHIEF EXECUTIVE OFFICER ( CEO)

Joseph M J Renwarin  
Kalbis Institute Jakarta  
Email : mrjoseph017@yahoo.com

*This paper will show how to manage the potentials rich of Indonesia. Indonesia need Leader as Chief Executive Officer not only leader as the President – Political Leader. The CEO should manage the centre of industries by Entrepreneurship concept ( the author said Governpreneurship) not by Work and Pay. This paper also focus on how to develop strategies based on archipelago's concept. The author try to analyze the archipelago potentials, especially in outside Java island potentials. The objective of production processes in that area ( outside Java Island), would be easy to enter the export market because of low of cost leadership. The author give many strong recommendations such as the CEO should focused on bad infrastructures and interconnection between islands because it will be impact of the higher of distribution costs. The research method of this paper is Qualitative Analysis with the concern of description approaches. The results of this paper are the management should had of entrepreneurship in any level (head Government to Local Government). The CEO will ready to present the concept of partnership with the International Investors .*

*Keyword: Chief Executive Officer, Entrepreneurship, government, concept, industries, work and pay.*

#### **I. PENDAHULUAN**

##### **A. Latar belakang masalah**

Ibarat sebuah perusahaan, Indonesia membutuhkan seorang Chief Executive Officer (CEO) yang hebat, yang mampu mengidentifikasi kelemahan dan kelebihan tiap-tiap pulau dan gugus pulau-pulau, tiap-tiap daerah dan tiap-tiap propinsi. CEO membuat fondasi perencanaan yang tepat dan dijalankan secara konsisten untuk meningkatkan daya saing guna memenangi kompetisi global. Kalau soal prospek bisnis, jangan ditanya. Indonesia memiliki potensi daerah-daerah yang sangat menjanjikan.

Sang CEO harus benar-benar hebat, agar supaya dapat mewujudkan daya saing yang tinggi itu, jangan sampai meninggalkan potensi-potensi dari tiap-tiap daerah. Tentu hal ini tidaklah mudah karena karena jabatan CEO ini berbeda. Kalau di perusahaan, CEO mendapatkan mandat penuh dari pemilik atau pemegang saham untuk memajukan usahanya. Punya kekuasaan tangan besi untuk kapanpun menyingkirkan orang-orang

yang tidak sepeham. Dalam “perusahaan Negara” ini, CEO tidak punya kewenangan sejauh ini. Hal ini karena pemberlakuan sistem otonomi daerah dan sama sekali tidak bisa memaksa para gubernur dan bupati atau walikota termasuk perangkatnya untuk menjalankan pekerjaan sesuai yang direncanakan.

Adapun “perusahaan Negara” Indonesia, secara makro, masih sangat bergantung dari akselerasi ekspor dengan terus memantau perbaikan ekonomi dunia. Dilain pihak, rating negara-negara BRIC ( Brasil, Rusia, India, China ) membaik sedangkan rating Negara-negara Amerika Serikat dan Eropa menunjukkan penurunan. Indonesia sendiri, mendapat penilaian menjadi Investment grade oleh Japan Credit Rating Agency Untuk kondisi ekonomi domestik, cenderung lebih stabil dengan iklim investasi yang baik.. Harga-harga komoditas yang terus meningkat antara lain, minyak, batubara, karet dan minyak sawit ( CPO ) . Pergerakan harga gas ( LNG ) juga bergerak searah dengan pergerakan minyak. Perbaikan kondisi ekonomi juga terjadi di Indonesia seperti tercermin pada PDB ( GDP ) pada triwulan kedua tumbuh sebesar 6,2 % ( y.o.y ), meningkat pesat dibandingkan triwulan sebelumnya yakni 5,2 % ( Bakrie & Brothers, 2011).

Dari pemaparan tersebut dan disertai dengan beberapa data maka penulis melihat bahwa permasalahan utama adalah bagaimana pemimpin mengelola potensi-potensi dari tiap-tiap daerah sehingga menjadi satu kekuatan nasional. Bagaimana semangat kewirausahaan melekat pada para pejabat-pejabat negara baik di tingkat pusat maupun daerah. Bagaimana mengelola potensi-potensi daerah dan melakukan interkoneksi antar daerah sehingga daerah-daerah siap dan mampu menerima investasi dari luar negeri. Dari berbagai karakteristik masalah-masalah tersebut maka yang menjadi masalah utama adalah bagaimana pemimpin Indonesia mengelola kekayaan yang dimiliki oleh daerah-daerah dengan semangat kewirausahaan.

## ***B. METODE PENELITIAN***

### ***B.1. Jenis Data***

#### ***a. Data Kualitatif***

Data kualitatif yaitu hasil pengamatan yang outputnya hanya bisa dimasukkan kedalam suatu kategori (*Santoso, 2003*) misalnya jenis kelamin, jenis pekerjaan, dan sebagainya.

#### ***b. Data Kuantitatif***

Yaitu hasil pengamatan atas suatu hal yang bisa dinyatakan dalam angka (*Santoso, 2003*) misalnya usia seseorang, status dan sebagainya.

## *B.2 Sumber Data*

### a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh perorangan atau suatu organisasi langsung melalui obyeknya (*Suprpto, 2003*).

### b. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi berupa publikasi (*Suprpto, 2003*). Data sekunder dalam penelitian ini adalah berupa makalah seminar, penjelasan secara lisan saat seminar nasional dan dicatat oleh penulis, Koran, e-news, dll

Penelitian kualitatif dipilih oleh penulis karena penulis ingin memahami dan mengungkapkan beberapa fenomena yang diketahui serta mencoba merinci realitas yang kompleks dan yang sulit diungkapkan oleh metode penelitian, dan berupaya untuk memahami lebih mendalam. Sebuah fenomena tentang sesuatu yang berkaitan dengan subyek penelitian yang tercermin dalam perilaku, persepsi, motivasi maupun tindakan (*Moleong, 2009;6*). Dalam penelitian ilmiah qualitative ini, penulis mendiskripsikan semua data-data yang diperoleh dari data-data sekunder, yang dikliping oleh penulis dari tahun ke tahun. Dari pengolahan data-data sekunder dan dibantu dengan penelitian qualitative, penulis membuat suatu formula strategi (*strategic formulation*) bagi manajemen dalam hal ini pemerintah Indonesia. Dalam melengkapi penulisan ini, penulis mengambil sampel untuk dianalisis lebih mendalam dan menggambarkan keadaan sebenarnya. Dengan memperhitungkan waktu dan biaya maka penulis menetapkan sebagian data-data dari Kluster industri di Sulawesi. Diharapkan, dari contoh Kluster industri di Sulawesi, dapat mewakili keseluruhan kluster industri di Indonesia dan dapat digunakan sebagai model untuk menggambarkan dan mewakili kondisi sarana dan prasarana dari tiap-tiap kluster industri di Indonesia.

## **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pertumbuhan ekonomi setelah krisis tahun 2008 mulai menunjukkan perubahan kearah yang lebih baik dimana di tahun 2012 mulai banyak investor melirik Indonesia sebagai negara tujuan investasi. Tujuan pembangunan milenium Indonesia, Litbang Kompas

(2007) dan [www.targetmdg's.org](http://www.targetmdg's.org) (2008), yang dicanangkan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ( SBY ) adalah :

Pemberantasan Kemiskinan dan Kelaparan :

- Penduduk miskin hingga 50 persen
- Penderita kelaparan turun hingga 50 persen

Pencapaian pendidikan dasar untuk semua :

- Semua anak Indonesia menyelesaikan pendidikan dasar

Pencapaian kesetaraan gender dan pemberdayaan perempuan :

- Menghilangkan ketimpangan gender ditingkat pendidikan dasar dan sekolah menengah

Penurunan angka kematian anak :

- Tingkat kematian anak balita berkurang hingga dua pertiganya

Kesehatan ibu :

- Menurunkan tiga perempat tingkat kematian ibu

Pengendalian HIV/AIDS, malaria dan penyakit menular lainnya :

- Menghentikan dan menurunkan kecenderungan penyebaran HIV/AIDS
- Menghentikan dan menurunkan kecenderungan penyebaran malaria dan penyakit menular lainnya.

Penjaminan kelestarian lingkungan hidup :

- Mengintegrasikan prinsip pembangunan berkelanjutan kedalam kebijakan dan program pemerintah serta mengembalikan sumber daya yang hilang.
- Mengurangi hingga setengahnya proporsi masyarakat Indonesia yang tidak memiliki akses terhadap air minum yang aman dan sanitasi dasar.
- Meningkatkan secara signifikan kehidupan masyarakat yang hidup didaerah yang kumuh.

Pendukung percepatan pencapaian tujuan pembangunan milenium :

- Mengembangkan sistem keuangan dan perdagangan yang terbuka dan tidak diskriminatif
- Mengatasi persoalan khusus dari negara-negara yang paling tertinggal

- Menangani utang negara-negara berkembang
- Mengembangkan pekerjaan yang layak dan produktif untuk kaum muda
- Penyediaan obat-obatan penting dengan harga terjangkau
- Kerjasama dengan swasta dalam memanfaatkan teknologi baru, terutama teknologi informasi dan komunikasi.

### *C.1 Kajian kebijakan*

Menurut presiden SBY dalam *Presidential Lecture* oleh Prof. David. T. Elwood di Istana Negara hari Rabu tanggal 15 September 2010, Kompas (2010), Indonesia menerapkan strategi tiga jalur yakni (*triple track strategy*) : pro-pertumbuhan, pro-lapangan kerja, pro pengurangan kemiskinan dan kini bahkan strategi tersebut ditambahkan dengan jalur keempat, yakni pro-lingkungan. Beliau menambahkan juga bahwa Indonesia terus mengalami pertumbuhan dan melancarkan program meningkatkan kesejahteraan rakyat. Pemerintahan yang dipimpinnya menginginkan hasil yang lebih besar lagi. Presiden SBY juga menyampaikan bahwa untuk memerangi kemiskinan di negara berkembang, seperti Indonesia, harus berorientasi pada “ bekerja dan mendapat gaji “ ( *work and pay* ) untuk menopang kebutuhan sehari-hari, tidak tergantung pada sumbangan, bantuan uang tunai dan subsidi pangan. Menurut Profesor David T Elwood, Dekan Harvard Kennedy School, yang dikenal dengan guru besar ekonomi politik dan juga pernah ikut sebagai anggota Kelompok Kerja Reformasi (program) kesejahteraan pada era pemerintahan Presiden Bill Clinton, suatu negara memerlukan keunggulan komparatif diperekonomia jangka panjang. Suatu negara juga membutuhkan keunggulan kompetitif dalam teknologi, ketrampilan dan pendidikan. Pendidikan merupakan hal vital untuk pembentukan ketrampilan dan penyesuaian yang fleksibel. Institusi pemerintah juga dibutuhkan untuk membuat aturan-aturan hukum (*rule of law*) yang bisa dipercaya. Pemerintahan yang solid, kuat, efisien dan transparan. Ciri-ciri pemerintahan tersebut adalah punya daya untuk menstimulasi bisnis dan kompetisi, gait membangun infrastruktur dan mampu meminimalkan korupsi. Pemerintahan yang ideal yakni stabil, teramalkan dan tersambung dengan rakyat.

Dari pemaparan oleh kedua pembicara tersebut, penulis melihat bahwa belum ada kesinambungan atau sasaran yang sama karena Elwood menyimpulkan bahwa untuk

mengelola suatu negara maka diperlukan jiwa kewirausahaan bagi setiap pejabat negara sedangkan SBY masih terkesan mengarahkan pada mentalita pegawai. Mengelola suatu negara kepulauan haruslah mempunyai jiwa kewirausahaan atau dalam hal ini penulis menyebutkan dengan istilah Governpreneurship.

Pemerintah telah memetakan kondisi usaha dan industri dengan menggunakan sistem kluster. Penulis melihat bahwa hal ini sangat baik karena merupakan informasi bagi investor dalam negeri dan luar negeri untuk mencari mitra partner yang dalam hal ini dengan mengusahakan pemerintah daerah sebagai mitra bisnis. Adapun pembagian kluster industri tersebut terabagi dalam 3 (tiga) Koridor Ekonomi dengan 25 (dua puluh lima) Kluster Industri sebagai berikut :

1. Pengembangan kluster Industri prioritas di koridor Sumatra – Jawa, yakni : Kluster industri kelapa sawit Sei Mangke, Kluster industri karet Sei Baman, Kluster industri kelapa sawit Dumai, Kluster industri batu bara Muara Enim, Kluster industri perkapalan Karimun, Kluster industri tekstil Majalengka, Kluster industri mesin dan peralatan transportasi Karawang, Kluster industri telematika Semarang, Kluster industri perkapalan Lamongan.
2. Pengembangan kluster industri prioritas di koridor Kalimantan – Sulawesi, yakni : Kluster industri alumina Tayan, Kluster industri alumina Mempawah, Kluster industri batubara Puruk Cahu, Kluster industri kelapa sawit Maloy, Kluster industri besi baja Batu Licin, Kluster Industri Ferronikel di Halmahera Timur, Kluster industri kakao di Palu, Kluster industri kakao di Gowa, Kluster industri Ferronikel di Pomala, Kluster industri Ferronikel di Mandiodo, Kluster industri nikel di Soroako, Kluster industri di Bitung
3. Pengembangan kluster industri prioritas di koridor Papua, yakni : Kluster industri minyak dan gas di Tangguh, Kluster industri tembaga di Timika, Kluster industri di Merauke.

### *C.2. Laju inflasi*

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri atas 17.000 pulau yang terpisah lautan memang sebuah anugerah. Namun, besarnya ukuran negara ini seharusnya menjadi pengingat bahwa biaya untuk mempersatukan itu mahal. Biaya itu, antara lain, muncul dalam bentuk ongkos logistik yang tinggi. Di Jepang, ongkos logistik hanya 5,9 persen

terhadap penjualan atau 10,6 persen atas produk domestik bruto ( PDB ). Di Indonesia mencapai 20-30 persen atas Produk Domestik Bruto, ulasan-ulasan Kompas (2011). Rata-rata inflasi di negara-negara maju adalah sebesar 1.4 % sedangkan di negara-negara berkembang sebesar 6,3% di tahun 2010, Indonesia Economic Outlook (2011, 16), Bagaimana mungkin konsep Work and Pay akan berhasil ? Seorang pegawai akan sulit melakukan analisa biaya. Analisa ini adalah merupakan *concern* bagi seorang pengusaha sehingga dengan pengelolaan yang maksimal akan mendapatkan keuntungan yang baik.

Secara kasat mata, sering terjadi kelangkaan stok dan fluktuasi harga kebutuhan pokok, terutama pada hari-hari besar nasional. Disparitas harga di daerah perbatasan, daerah terpencil, dan terluar tinggi. Tingkat penyediaan infrastruktur rendah, plus munculnya pungutan tidak resmi. Secara tidak tertulis, penulis menemukan bahwa untuk membuat atau mendirikan suatu perusahaan di Indonesia saat ini, membutuhkan biaya yang besar dengan jangka waktu lebih dari 3 ( tiga ) bulan. Kondisi itulah yang menyebabkan laju inflasi di Indonesia akan lebih tinggi dibandingkan negara-negara terdekat, meskipun perekonomian dunia sedang normal. Inflasi bukan hal sepele karena dampaknya melebar ke mana-mana, antara lain menekan daya beli masyarakat termiskin dan cenderung memperlemah nilai tukar setidaknya dalam hitungan dua tahun.

Kementrian keuangan melansir laju inflasi tahunan per Februari 2011 sekitar 6,84 persen. Ini adalah inflasi tahunan per Februari 2011 sekitar 6,84 persen. Ini adalah inflasi tahunan terendah dalam empat bulan ini. Dengan kondisi ini, diperkirakan inflasi akan mulai menunjukkan peningkatan di kuartal pertama 2012. Untuk mengantisipasi naiknya harga-harga, maka sudah saatnya mengembangkan potensi daerah-daerah secara maksimal. Adapun beberapa industri yang fokus dan bisa dikembangkan berdasarkan klaster di tiap-tiap daerah. Dari 25 klaster industri, dipaparkan di bab teori, penulis melihat bahwa sebagian besar potensi yang bisa dikembangkan adalah terletak di daerah Kalimantan dan Sulawesi. Bagaimana dengan kondisi infrastruktur daerah tersebut ? Apakah dapat menjadi daya tarik investasi ?

### *C.3 Kondisi infrastruktur*

Harapan masyarakat dan pelaku usaha terkait kondisi infrastruktur dan ketersediaan infrastruktur yang layak, kurangnya fasilitas infrastruktur, rasanya tak kurang-kurangnya disampaikan melalui berbagai media selama beberapa tahun terakhir. Silih

berganti, tamu negara dari negara-negara investor penting, menyampaikan keluhan sama dalam setiap pertemuan dengan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ( seperti yang sering diberitakan di media televisi). Hal itu khususnya terkait dengan infrastruktur jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, dan bandara. Namun, rasanya kita tak kunjung melihat perbaikan signifikan-kecuali bandara. Bukan berita baru bahwa infrastruktur memegang peranan penting bagi pertumbuhan ekonomi dan perbaikan kesejahteraan. Dilain pihak, negara-negara lain semakin unjuk gigi dengan berbagai infrastruktur, seperti bandara, pelabuhan, jalan raya dan jaringan kereta api kelas dunia. Bukan hal aneh, bahwa Indonesia terkenal dengann Ibu Kota, antrean panjang di Merak, serta kehancuran jalan trans-jawa, Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi yang kian masif dan meluas. Siaran pers per 3 Nopember 2011 oleh Kementrian Perhubungan lewat radio, ditegaskan bahwa Pemerintah akan mengembangkan dan mengelola pelabuhan Merak, tetapi sangat disayangkan, tidak disertai dengan konsep bisnis, atau malah akan menjadi beban bagi anggaran negara. Begitu juga dengan rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda. Penulis pernah menghadiri salah satu seminar tentang kajian teknologi dan keekonomian Jembatan Selat Sunda, ternyata masih membutuhkan waktu yang lama untuk mengkaji kondisi teknis dan struktur jembatan. Meskipun yang digunakan adalah contoh jembatan di China dan beberapa negara lain, tapi kajiannya belum mendalami kondisi teknis seperti tidak tersedia pulau yang layak sebagai penyangga pondasi dan struktur, kondisi arus laut yang sangat kuat dan berubah-ubah, kondisi angin yang kencang dan berubah-ubah, adanya gunung berapi Krakatau dan anak gunung Rakata.

Belum lagi soal infrastruktur interkoneksi antarpulau, kian tertatih-tatihnya penyediaan energi dan listrik, serta hancurnya berbagai infrastruktur pedesaan dan pertanian. Semua ini penyebab ekonomi biaya tinggi dan kian mengeringnya arus investasi riil ke daerah. Kondisi akan semakin serius tanpa langkah serius untuk mengatasi. Padahal, dua pulau ini yakni Kalimantan dan Sulawesi banyak memberikan kontribusi bagi pemerintah pusat. Jika dikelola secara profesional maka akan memberikan dampak yang sangat bagus. Beberapa harian mengabarkan bahwa penduduk perbatasan Kalimantan yang berwarga negara Indonesia, lebih cenderung memilih fasilitas yang didapat di Negara Malaysia dibandingkan Indonesia. Mengapa bisa demikian ? Seharusnya kondisinya terbalik karena luas kepemilikan pulau Kalimantan, lebih besar  $\frac{3}{4}$  Indonesia daripada Malaysia.



Di ibukota dan Jawa, dapat dijadikan contoh sulitnya Indonesia keluar dari karut-marut infrastruktur ini karena tak terlepas dari absennya konsep Geopreneurship. Desain kebijakan besar yang jelas serta kepemimpinan yang tegas dan visioner. Tak adanya prioritas pada pengembangan sistem transportasi kereta api yang menjadi kunci untuk mengurangi beban berlebihan pada moda jalan di Ibu Kota dan Jawa. Setiap hari, disuguhkan pemandangan begitu banyaknya truk-truk kontainer dari kawasan industri di Jawa Barat menuju pelabuhan Tanjung Priok dan pelabuhan Merak. Mengapa tidak dibuatkan pelabuhan kontainer di daerah laut Karawang misalnya ? Sehingga dapat menjadi efisien dan menjadi daya tarik bagi investor ? Dilihat dari jumlah kawasan industri di Jawa Barat, akan memberikan nilai keekonomian yang baik bagi Pemda Karawang untuk membangun pelabuhan peti kemas ( *Terminal Handling Crane* ) karena daerah ini memberikan indikator-indikator investasi yang signifikan.

Dari berbagai penjelasan-penjelasan ini, terlihat bahwa skema kebijakan dan gagasan mempercepat pembangunan infrastruktur yang diluncurkan beberapa tahun terakhir juga tak kunjung terasa jejaknya. Ini akibat ketidakberanian pemerintah mengambil terobosan. Dalam konsep Governpreneurship, dituntut berjiwa *Risk Taker* dan bukan *Risk Waiver*. Seorang CEO mempunyai komitmen, terutama mengelola porsi anggaran infrastruktur yang hanya sekitar 2 persen dari produk domestik bruto. CEO juga harus mengelola dana yang terbatas itu dari korupsi sehingga infrastruktur tidak hancur sebelum waktunya. Etika bisnis, harus dipahami dan diresapi oleh para Governpreneurship. Misalnya, di Jakarta, masih lebih fokus ke pembangunan gedung mewah DPR daripada pembangunan tol diatas tol dalam kota ( sistem dua susun misalnya ). Dibeberapa daerah, membiayai pilkada yang mahal mampu, tetapi infrastruktur yang vital bagi perbaikan kesejahteraan rakyat terbengkalai. Jika total biaya pilkada dijadikan modal disetor ( *paid up capital* ) maka akan mudah bagi investor untuk ikut bergabung dalam mengelola daerah-daerah. CEO perlu membuat terobosan (*breakthrough strategy*) di bidang infrastruktur, dalam rangka mewujudkan pertumbuhan ekonomi 7-8 persen di tahun 2015, sehingga pertumbuhan ekonomi dan pembentukan koridor ekonomi baru dapat terealisasi dengan baik.

### *C.3.1 Jalan sebagai alat vital bagi investasi*

Penulis mengajak untuk melihat potensi yang belum dikembangkan secara maksimal terutama di daerah Sulawesi. Dasar pertimbangannya adalah Pulau Sulawesi adalah merupakan salah satu jalur perdagangan ke wilayah pasifik baik melalui jalur laut dan udara. Pulau Sulawesipun, mempunyai potensi untuk dikembangkan seperti halnya pencaangan koridor utama oleh pemerintah. Bagaimana dengan kondisi jalan dan jalur perdangannya ? Data-data mengenai tersedianya jalan nasional dan jalur distribusi yang ada di Sulawesi dan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari bisa atau tidaknya interkoneksi antar daerah : Sulawesi Utara 1.397,051 km, Gorontalo 606,696 km, Sulawesi Tengah 2.181,945 km, Sulawesi Barat 571,981 km. Sulawesi Selatan 1,722,856 km. Kompas (Agustus 2011). Dari data-data ini, jelas terlihat bahwa pembangunan jalan masih belum seluruhnya terpenuhi. Belum diperhitungkan dengan kondisi kelayakan jalan seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang. Kondisi jalan yang merupakan jalur distribusi sangat diperlukan bagi pengusaha dengan berbagai pertimbangan seperti jenis usaha, rute, waktu tempuh dan biaya yang harus dikeluarkan akibat jalur distribusi jalan dan jembatan yang kurang memadai. Contohnya, di pola distribusi melalui jalan darat di Sulawesi Selatan, untuk usaha pengangkutan udang dari pinang ke makasar (200 km), jarak tempuh normal 2 jam biaya Rp. 720 ribu harus ditempuh 4 jam dengan biaya Rp. 1,2 juta. Kakao dari Luwu Timur ke Makasar ( 600 km), jarak tempuh normal 14 jam biaya Rp. 2 juta harus ditempuh 20 jam dengan biaya Rp. 2,6 juta. Beras dari Sidrap ke makasar (220 km), jarak tempuh normal 5 jam biaya Rp. 800 ribu harus ditempuh 8 jam dengan biaya Rp. 1,1 juta. Jasa Angkutan Umum dari Makasar ke Toraja (300 km), jarak tempuh normal 8 jam biaya Rp. 1 juta harus ditempuh 10 jam dengan biaya Rp. 1,3 juta. Perhitungan waktu dan jarak tempuh ini memperlihatkan berapa besar biaya angkut yang harus dikeluarkan oleh pengusaha saat ini. Penulis menduga bahwa di beberapa pulau di Indonesia juga mengalami hal yang sama sehingga dapat menjadi sebuah potret mengenai infrastruktur jalan darat terkini.

Selain pengembangan program pemerintah atas 7 ( tujuh ) Klaster Industri, perlu di pikirkan juga pelabuhan peti kemas internasional di Makasar Sulawesi Selatan dan Bitung Sulawesi Utara sebagai pelabuhan akhir untuk tujuan ekspor ke negara-negara Asia Pasifik. Hal ini dapat mengurangi beban pulau Jawa sebagai pelabuhan terminal peti kemas. Pemerintah juga perlu memperbaiki kondisi jalan trans Sulawesi yang rusak dan memperlambat distribusi barang. Penulis melihat bahwa CEO perlu membenahi

jalan-jalan ini bisa dilakukan dengan konsep kerjasama dengan pihak swasta ( private partnership program ). Berdasarkan pengamatan penulis bahwa letak jalan masih terdapat di Jalur Trans Sulawesi bagian utara, diperlukan pembangunan jalur Trans Sulawesi bagian selatan dari Manado sampai Makasar. Banyak potensi di daerah-daerah bagian bawah, juga termasuk dari pulau-pulau sekitarnya yang bisa dikembangkan.

#### *C.4 Perbandingan dengan negara-negara lainnya*

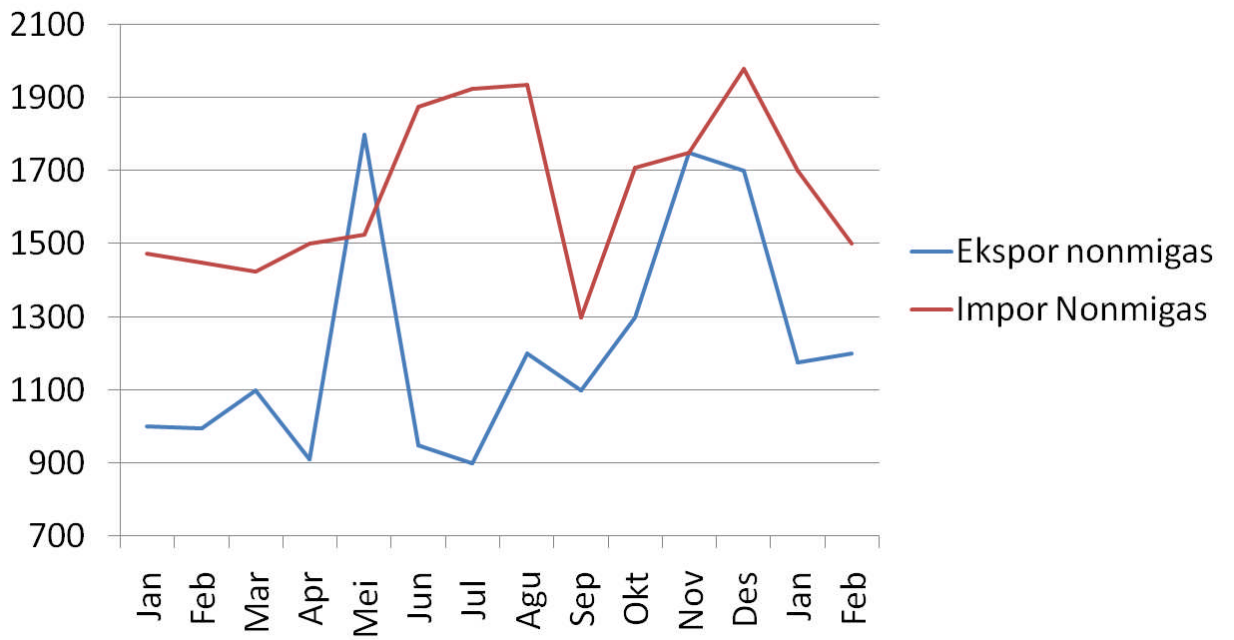
Untuk mendapatkan informasi keseluruhan mengenai infrastruktur di Indonesia maka penulis mengutip dari Prof Faisal Basri ( Basri F 2000, 21 ) dimana Jalan yang layak dipakai di Indonesia adalah 9.500 km ( 27,94 % ) selebihnya rusak berat 2.500 km dan rusak ringan 3.800 km. Panjang pantai Indonesia 81.000 km sedangkan jumlah pelabuhan hanya 18 buah. Jepang mempunyai panjang pantai 4.500 km tetapi setiap 11 km memiliki pelabuhan. Hal ini berarti bahwa Jepang memiliki kurang lebih 7,382 pelabuhan. Thailand mempunyai panjang pantai 2,600 km tetapi memiliki 52 buah pelabuhan. Dilihat dari kenyataan ini, maka tidak bisa dipungkiri bahwa Indonesia memungkinkan menjadi tempat yang subur untuk penyelundupan. Indonesia mulai membangun jalan tol setidaknya 12 tahun lebih cepat dari Malaysia. Republik Rakyat China (RRC) juga terhitung terlambat memulai pembangunan jalan tol dibandingkan Indonesia. Tetapi, sekarang jalan tol Malaysia sepanjang 6.000 kilometer dan dibangun oleh Tenaga Kerja Indonesia ( TKI ). Sementara total jalan tol RRC sudah mencapai 90.000 kilometer. Menurut analisis penulis bahwa masih ada pertanyaan yang mengganjal bahwa buku ini diterbitkan awal tahun 2000 tetapi sampai saat ini, kondisi infrastruktur tidak banyak berubah. Penulis melihat bahwa sangat diperlukan jiwa *Governpreneurship* untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur dengan semangat *risk taker* dan *Private Partnership Program*. Pembangunan infrastruktur suatu negara harus sejalan dengan kondisi makro ekonomi negara yang bersangkutan. Dalam 30 tahun terakhir ditengarai pembangunan ekonomi Indonesia tertinggal akibat lemahnya pembangunan infrastruktur. Menurunnya pembangunan infrastruktur yang ada di Indonesia dapat dilihat dari pengeluaran pembangunan infrastruktur yang terus menurun dari 5,3% terhadap GDP (*Gross Domestic Product*) tahun 1993/1994 menjadi sekitar 2,3% (2005 hingga sekarang). Padahal, dalam kondisi normal, pengeluaran pembangunan untuk infrastruktur bagi negara berkembang adalah sekitar 5-6 % dari GDP. Krisis ekonomi 1997-1998 membuat kondisi infrastruktur di Indonesia menjadi sangat buruk. Bukan saja pada saat krisis, banyak proyek-proyek infrastruktur baik yang

didanai oleh swasta maupun dari APBN ditangguhkan, tetapi setelah krisis, pengeluaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur berkurang drastis. Secara total, porsi dari APBN untuk sektor ini telah turun sekitar 80% dari tingkat pra-krisis. Pada tahun 1994, pemerintah pusat membelanjakan hampir 14 milyar dolar AS untuk pembangunan, 57% diantaranya untuk infrastruktur. Pada tahun 2002 pengeluaran pembangunan menjadi jauh lebih sedikit yakni kurang dari 5 milyar dolar AS, dan hanya 30%-nya untuk infrastruktur. Belanja infrastruktur di daerah juga dapat dikatakan sangat kecil, walaupun sejak dilakukannya desentralisasi/otonomi daerah, pengeluaran pemerintah daerah untuk infrastruktur meningkat, sementara pengeluaran pemerintah pusat untuk infrastruktur mengalami penurunan yang drastis. Ini merupakan suatu persoalan serius, karena walaupun pemerintah pusat meningkatkan porsi pengeluarannya untuk pembangunan infrastruktur, sementara pemerintah daerah tidak menambah pengeluaran mereka untuk pembangunan infrastruktur di daerah masing-masing, maka akan terjadi kepincangan pembangunan infrastruktur antara tingkat nasional dan daerah, yang akhirnya akan menghambat kelancaran investasi dan pembangunan ekonomi antar wilayah di dalam negeri. Bagi pemerintah pusat maupun daerah, infrastruktur merupakan salah satu pengeluaran pembangunan terbesar disamping pendidikan dan kesehatan. Dengan demikian, pelaksanaannya harus dilakukan secara hati-hati, terencana, transparan, dan bertanggung jawab. Alokasi belanja publik yang dilakukan untuk infrastruktur harus mampu menstimulasi tumbuh dan terdistribusinya ekonomi masyarakat serta mampu mendorong investasi serta ekspor sehingga infrastruktur dapat dipergunakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Oleh karena itulah dipandang penting untuk dapat mengedepankan konsep pengembangan dan manajemen infrastruktur Indonesia yang berkeadilan

### *C.5 Peluang Ekspor*

Rheinald Kasali, Kompas (Juli 2012) dan Kristanto (2009), mempunyai pendapat yang sama yakni hendaknya pemerintah focus pada pengembangan pasar ekspor dibandingkan pasar domestik. Kondisi ekonomi global berpengaruh tetapi pengaruhnya positif.

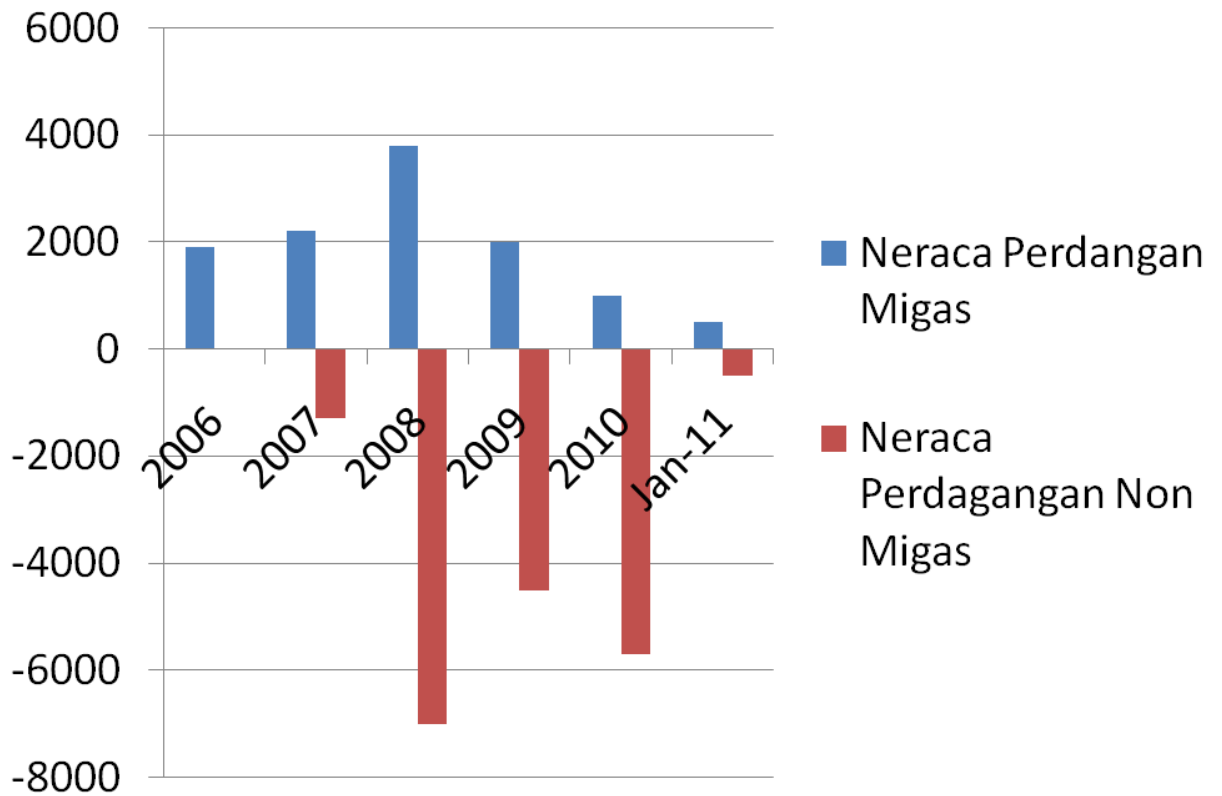
## Impor Nonmigas dari china Lebih Besar daripada Ekspor Nonmigas ke China



2010

2010

2011



Dari kedua tabel diatas, penulis melihat bahwa masih sangat besar kesempatan untuk melakukan ekspor terutama ke negara China yang tidak terpengaruh atas krisis Eropa. Produk-produk yang dihasilkan dari klaster-klaster yang dibentuk oleh pemerintah, bisa dipasarkan ke China. Juga negara-negara Eropa menjadi peluang ekspor dikarenakan adanya dampak krisis yang membuat pola konsumsi masyarakat Eropa, mulai berubah dari yang produk-produk mahal ke produk-produk standar.

### *C.6 Pengelolaan Kluster-kluster*

Pengelolaan Kluster adalah melalui pemerintah pusat dan dikelola oleh professional yang tidak mempunyai kepentingan dengan birokrasi. CEO dalam industri swasta, tidak dipengaruhi oleh pemilik perusahaan. Intervensi dari pemilik perusahaan adalah pada saat pelaporan akhir tahun dengan membandingkan rencana dan implementasi program kerja yang disepakati bersama. Untuk ke 3 (tiga) kluster industri diperlakukan sebagai Strategic Business Units (SBU). Tiap pemimpin kluster diberi wewenang untuk mengelola dan mendatangkan keuntungan. Begitu juga pengelolaan beberapa sub-sub kluster, dipimpin oleh seorang Chief yang professional. Setiap pemimpin kluster diberi wewenang penuh untuk melakukan negosiasi dengan pihak swasta dalam membangun infrastruktur. Bentuk kerjasamanya, bias dalam bentuk Build Operation and Transfer ( BOT ) selama kurun waktu yang disepakati, dan bentuk kerjasama lainnya. Dengan adanya kerjasama ini, maka akan mudah untuk membangun infrastruktur yang dibutuhkan pengusaha daerah seperti dermaga, jalan, jembatan, dan lain-lain. Setiap pengusaha local atau daerah yang menggunakan fasilitas tersebut, diwajibkan membayar karcis, fee, dan lain-lain. Kerjasama yang sudah ada di Indonesia adalah pembangunan jalan tol yang diserahkan kepada pihak swasta untuk pengelolaan tetapi pendapatan dibagi dengan pemerintah. Biasanya di daerah, akan terjadi benturan kepentingan (*conflicts of interest*) dengan pejabat daerah yakni Gubernur, Bupati dan Walikota. Untuk pemerintah daerah, bias diberikan fee perbulan (misalnya 3 % dari pemasukan). Pemasukan dari daerah bukan hanya didapat dari fee tetapi juga dari pembayaran ijin atas pelaksanaan konstruksi infrastruktur, penerimaan pajak dari para pekerja dan penerimaan pajak penghasilan dari para pengusaha local yang mendapatkan manfaat atas produksi mereka.

Setelah kerjasama BOT jatuh tempo, biasanya dalam 30 tahun, maka pemerintah pusat dan pemerintah daerah akan menikmati hasil seutuhnya. Dengan demikian, Negara Indonesia akan bias menyaingi negara-negara tetangga khususnya dalam pengadaan infrastruktur untuk kebutuhan industri. Pemerintahpun mempunyai dana dan anggaran untuk memperbaiki infrastruktur yang rusak, seperti jalan dan jembatan.

### ***D. SIMPULAN DAN SARAN MANAGERIAL***

Dari pemaparan dan analisis paper ini, maka penulis berkesimpulan dan memberikan beberapa saran yakni :

- Diperlukan seorang Presiden merangkap sebagai Chief Executive Office ( CEO ) dengan *Grand Design Concept*, kepemimpinan yang tegas dan visioner, berjiwa *Risk Taker* dan bukan *Risk Waiver* dan dengan penuh komitmen.
- Konsep Governpreneurship diperlukan dengan membuat suatu terobosan (*breakthrough strategy*) di bidang infrastruktur terutama interkoneksi antar daerah dan pulau-pulau, demi mengejar pertumbuhan ekonomi 7-8 persen di tahun 2015, sehingga pertumbuhan ekonomi dan pembentukan koridor ekonomi baru dapat terealisasi dengan baik dan inflasi bisa dipertahankan atau bahkan turun
- Perubahan paradigma dari Work and Pay ke Entrepreneurship dengan memfokuskan pada pengembangan sentra-sentra industri terutama diluar pulau Jawa dengan orientasi ekspor barang-barang murah.

***Referensi Pustaka :***

Bank Indonesia (2010), Laporan bulan Agustus.

Basri F (2000), Perekonomian Indonesia, Grasindo

Bakrie & Brothers (2011), Pemaparan Keuangan Triwulan kedua, naskah yang tidak dipublikasikan

Kementrian PU (2011), Seminar Design and Build Jembatan Selat Sunda ( JSS ), naskah yang tidak dipublikasikan

Kementrian Keuangan (2010), Laporan dan pemaparan kondisi ekonomi pada Capital Market and Investor Summit, Hotel Ritz Carlton Pacific Place Jakarta. Pemaparan lisan yang ditulis kembali oleh penulis.

Kompas 2011, beberapa data-data dan berita selama satu semester Januari s/d Juni.

Kompas 2012, 3 Juli hal 20

Kristanto R H HC 2009, Kewirausahaan Entrepreneurship, Pendekatan Manajemen dan Praktik

Moelong, L. J. 2009, Metode Penelitian Kualitatif. Cetakan ke dua puluh tujuh. PT Remaja Rosdakarya

Pidato Menteri BUMN (2011), Indonesian International Confrence Focus on Indonesian Economy 2011, Hotel Shangrila Jakarta. Pemaparan lisan yang ditulis kembali oleh penulis.

Zetha E dan Tarsidin (2011), Indonesia Economic Outlook 2011, LPEM-FE UI

[www.targermdg's.org](http://www.targermdg's.org)