

Semangat Kewirausahaan Bagi Pejabat Birokrasi

Joseph M J Renwarin

Institut Teknologi dan Bisnis Kalbe, Jakarta

Abstract

Indonesia is the rich country and have many potentials which will develop especially in outside Java island. If the production process in that area (outside Java Island), it will be easy to enter the export market because of cost leadership. Many concerns of bad infrastructures and interconnection between islands will impact to higher distribution cost. The Government should manage the centre of industries by Entrepreneurship concept (the author said Biropreneurship) not by Work and Pay concept. The author hope that with this simple paper will be create the spirit of entrepreneurship in governement staff from Centre Government to Local Govenrment and thier will ready to receive International Investors . On the other hand, this simple paper, will be create of interest for students and readers to develop the business in outside Java Island because of still have huge potentials for industries.

Keywords: Entrepreneurship, interconnection, Investor, government

I. PENDAHULUAN

1. Latar belakang masalah

Kondisi perekonomian Indonesia secara makro sangat tergantung dari perbaikan ekonomi dunia yang akan mendorong akselerasi ekspor menjadi lebih tinggi. Mulai bermucnulan negara-negara BRIC (Brasil, Rusia, India, China) yang menunjukkan rating yang baik tetapi berbanding terbalik dengan turunnya negara Amerika Serikat dan negara-negara Eropa. Kondisi makro ekonomi domestik lebih stabil dan iklim investasi di Indonesia makin membaik. Adanya perbaikan rating Indonesia menjadi Investment grade oleh Japan Credit Rating Agency. 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). Dengan melihat berbagai kenyataan saat ini maka yang menjadi focus dari penulis adalah 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.

2. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman dari penulis dalam membimbing skripsi, menguji skripsi dan tesis, dimana selalu terjadi kesulitan dalam penulisan karya ilmiah dengan menggunakan data-data dan analisa kualitatif. Jurnal ilmiah ini diharapkan dapat menjadi salah satu pegangan bagi para mahasiswa untuk menulis karya ilmiah secara deskriptif-qualitative.

Beberapa kampus menyelenggarakan program Pasca Sarjana dengan konsentrasi dibidang manajemen strategi. Makalah, kajian ataupun tugas-tugas dosen, tidak selamanya hanya untuk manajemen bisnis tapi juga manajemen pemerintahan dan organisasi nirlaba. Jurnal ilmiah ini, diharapkan membantu mahasiswa dan memberikan arah dan pedoman untuk rekomendasi bagi manajemen.

Penulisan jurnal ilmiah inipun diharapkan dapat menjadi salah satu strategi bagi pemerintah Indonesia dalam mengimplementasikan program-program kerja yang telah dibuat oleh tiap-tiap kementerian.

II. METODE PENELITIAN

2.2 Jenis dan Sumber 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.

2.2.1 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

Penulisan jurnal penelitian ilmiah ini adalah merupakan penelitian qualitative dengan mendiskripsikan semua data-data yang diperoleh dari data-data sekunder,

yang dikliping oleh penulis dari tahun ke tahun dan membuat suatu formula strategi (*strategic formulation*) bagi manajemen dalam hal ini pemerintah Indonesia.

III. TINJAUAN PUSTAKA

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 yang dicanangkan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) adalah sebagai berikut

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 jender dan pemberdayaan perempuan :

- Menghilangkan ketimpangan jender 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.

Sumber : Litbang Kompas 2007 dan www.targetmdg's.org

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

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 *Biopreneurship*.

4.1 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). 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 adalah sebagai berikut :

Pemerintah telah memetakan kondisi usaha dan industri dengan menggunakan sistem klaster. 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 klaster industri tersebut terbagi dalam 3 (tiga) Koridor Ekonomi dengan 25 (dua puluh lima) Klaster Industri sebagai berikut :

1. Pengembangan klaster Industri prioritas di koridor Sumatra – Jawa
 - Klaster industri kelapa sawit Sei Mangke
 - Klaster industri karet Sei Baman
 - Klaster industri kelapa sawit Dumai
 - Klaster industri batu bara Muara Enim
 - Klaster industri perkapalan Karimun
 - Klaster industri tekstil Majalengka
 - Klaster industri mesin dan peralatan transportasi Karawang
 - Klaster industri telematika Semarang
 - Klaster industri perkapalan Lamongan

2. Pengembangan klaster industri prioritas di koridor Kalimantan – Sulawesi
 - Klaster industri alumina Tayan
 - Klaster industri alumina Mempawah
 - Klaster industri batubara Puruk Cahu
 - Klaster industri kelapa sawit Maloy
 - Klaster industri besi baja Batu Licin
 - Klaster Industri Ferronikel di Halmahera Timur
 - Klaster industri kakao di Palu
 - Klaster industri kakao di Gowa
 - Klaster industri Ferronikel di Pomala
 - Klaster industri Ferronikel di Mandiodo
 - Klaster industri nikel di Soroako
 - Klaster industri di Bitung

3. Pengembangan klaster industri prioritas di koridor Papua
 - Klaster industri minyak dan gas di Tangguh
 - Klaster industri tembaga di Timika
 - Klaster industri di Merauke

Dari 25 klaster industri ini 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 ?

4.2 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 juga menyampaikan keluhan sama dalam setiap pertemuan dengan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (seperti yang sering kita lihat di berita-berita media televisi).

Hal itu khususnya terkait dengan infrastruktur jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, dan bandara. Namun, rasanya kita tak kunjung melihat perbaikan signifikan. Kita menyadari pentingnya infrastruktur bagi pertumbuhan ekonomi dan perbaikan kesejahteraan.

Sementara negara lain semakin unjuk gigi dengan berbagai infrastruktur, seperti bandara, pelabuhan, jalan raya dan jaringan kereta api kelas dunia, kita seperti kian tak berdaya dihadapkan pada kemacetan 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 Kementerian 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 dimana penulis pernah menghadiri salah satu seminar tentang kajian teknologi dan keekonomian Jembatan Selat Sunda dimana masih butuh beberapa tahun untuk menganalisa karena kondisi teknis dan struktur agak jauh berbeda dengan beberapa jembatan yang telah selesai dibangun di beberapa negara seperti China, dan lain-lain. Masalah utamanya adalah tidak tersedianya 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 Biopreneurship.

Desain kebijakan besar yang jelas serta kepemimpinan yang tegas dan visioner. Tak adanya prioritas pada pengembangan sistem transportasi Kereta Api yang mejnjadi kunci untuk mengurangi beban berlebihan pada moda jalan di Ibu Kota dan Jawa hanya menjadi salah satu contohnya. Setiap hari,disuguhkan pemandangan begitu banyaknya truk-truk kontainer dari kawasan indusitri 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 ivestor ? Dilihat dari jumlah kawasan indusrtri di Jawa Barat, akan memeberikan nilai keekonomian yang baik bagi Pemda Karawang untuk membangun dermaga (*Terminal Handling Crane*) karena indikator-indikator investasi akan menunjukkan nilai yang sangat signifikan.

Dari berabagai 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 Biopreneurship, dituntut berjiwa *Risk Taker* dan bukan *Risk Waiver*. Akhirnya, ini juga soal komitmen. Di sini kita tak hanya bicara soal porsi anggaran untuk infrastruktur yang hanya sekitar 2 persen dari produk domestik bruto, tetapi dana yang terbatas itu pun sering kali dikorupsi sehingga infrastruktur hancur sebelum waktunya. Etika bisnis harus dipahami dan diresapi oleh para biopreneurship. 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.

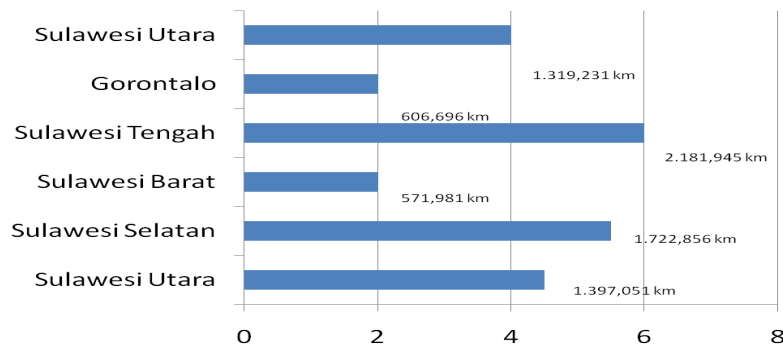
Pemerintah perlu membuat terobosan (*breakthrough strategy*) segera di infrastruktur, dalam rangka rasanya mewujudkan pertumbuhan ekonomi 7-8 persen di tahun 2015, sehingga pertumbuhan ekonomi dan pembentukan koridor ekonomi baru dapat terealisasi dengan baik.

4.2.1 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 meruapakan salah satu jalur perdagangan ke wilayah pasifik baik melalui jalur laut dan udara. Pulau Sulawesipun, mempunyai potensi untuk dikembangkan seperti halnya pencanangan koridor utama oleh pemerintah. Bagaiman dengan kondisi jalan danjalur perdangannya ? Untuk lebih jelasnya maka berdasarkan data-data

mengenai tersedianya jalan di Sulawesi sebagai bagian yang tidak terpisah dari bisa atau tidaknya interkoneksi antar daerah :

Tabel 1. Jaringan Jalan Nasional Pulau Sulawesi



Sumber : Kompas Agustus 2011

Jelas terlihat bahwa pembangunan jalan masih belum seluruhnya terpenuhi, belum lagi ditambah dengan kondisi jalan saat ini yang rusak dan berlubang.

Selain pengembangan program pemerintah atas 7 (tujuh) Klaster Industri, perlu di pikirkan juga pelabuhan peti kemas internasional di Makassar 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 perlu memperbaiki kondisi jalan trans Sulawesi yang rusak dan memperlambat distribusi barang seperti yang terlihat pada gambar koran dibawah ini :



Pembenahan 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. Belum dibangun jalur Trans Sulawesi bagian selatan dari

Manado sampai Makasar, padahal potensi di daerah-daerah bagian bawah atau selatan Sulawesi banyak yang bisa dikembangkan.

Berikut ini adalah kondisi terkini dari berbagai jenis usaha, rute, waktu tempuh dan biaya yang harus dikeluarkan akibat jalur distribusi jalan dan jembatan yang kurang memadai, seperti pada tabel berikut ini.

Untuk lebih jelasnya, maka tabel dibawah ini menjelaskan pola distribusi di Sulawesi Selatan melewati jalur darat seperti pada tabel berikut ini :

Tabel. 2 Jarak tempuh dan waktu atas distribusi barang di Sulawesi Selatan

Usaha	Rute	Waktu Tempuh (jam)		Biaya (Rupiah)	
		Normal	Sekarang	Normal	Sekarang
Pengangkutan Udang	Pinang-Makassar (200 km)	2	4	720	1.2 juta
Kakao	Luwu Timur-Makassar (600 km)	14	20	2 juta	2.6 juta
Beras	Sidrap - Makassar (220 km)	5	8	800	1.1 juta
Jasa Angkutan Umum	Makassar - Toraja (300 km)	8	10	1 Juta	1.3 juta

Sumber : Kompas Agustus 2011

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.

4.3 Perbandingan dengan negara-negara lainnya

Untuk mendapatkan informasi keseluruhan mengenai infrastruktur di Indonesia maka penulis mengutip dari buku Prof Faisal Basri dengan judul *Perekonomian Indonesia* (hal 21, 2000) 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 terhambat 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 beliau bahwa :

- 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.

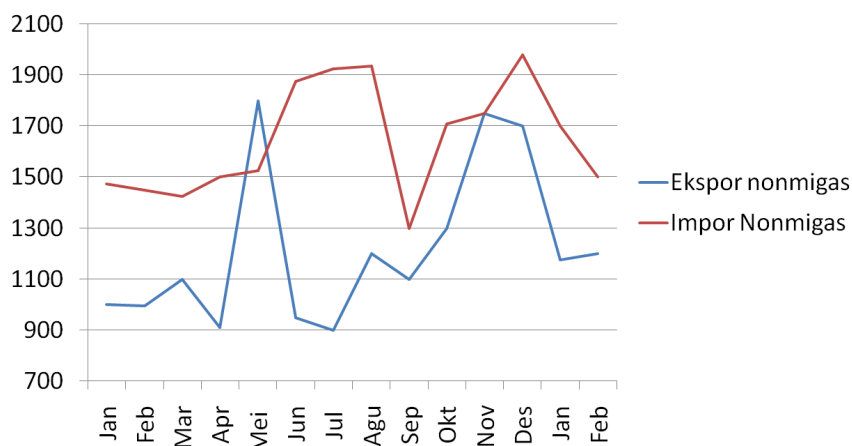
- Dengan demikian, pelaksanaannya harus dilakukan secara hati-hati, terencana, transparan, dan bertanggung jawab.
- Alokasi belanja publik yang dilakukan untuk infrastruktur harus mampu menstimulasi tumbuh dan terdistribusinya ekonomi masyarakat serta mampu mendorong investasi serta ekspor sehingga infrastruktur dapat dipergunakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat
- Oleh karena itulah dipandang penting untuk dapat mengedepankan konsep pengembangan dan manajemen infrastruktur Indonesia yang berkeadilan

Ketika membaca buku ini, penulis sangat kagum dengan analisis beliau apalagi beliau dianggap sebagai ahli Perekonomian Indonesia dan buku-buku karangannya sering digunakan sebagai buku referensi mata kuliah di berbagai perguruan tinggi di Indonesia. Tetapi 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 Biopreneurship untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur. Diperlukan semangat *risk taker* dan *Private Partnership Program*.

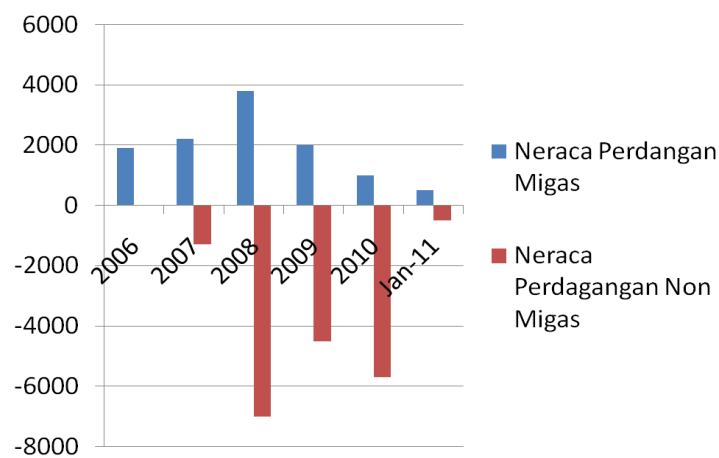
Rheinald Kasali (kompas, Juli 2012) dan Kristanto (2009), mempunyai pendapat yang sama yakni hendaknya pengembangan pasar ekspor dibandingkan pasar domestik. Kondisi ekonomi global berpengaruh tetapi pengaruhnya positif. Untuk lebih jelasnya maka penulis memaparkan data-data dari kompas mengenai khususnya produk-produk non migas seperti pada tabel berikut ini.

4.4 Peluang Ekspor

Impor Nonmigas dari China Lebih Besar daripada Ekspor Nonmigas ke China



Neraca Perdagangan ACFTA
 Sesudah defisit bahkan Sebelum ACFTA (juta Dollar AS)



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 di China ataupun negara-negara Eropa karena dampak krisis membuat pola konsumsi masyarakat Eropa berubah dari yang mahal ke produk-produk standar.

V. KESIMPULAN DAN SARAN MANAGERIAL

Dari pemaparan dan analisa maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

- Pola organisasi pemerintahan saat ini adalah sistem Work and Pay sedangkan pola yang diterapkan di beberapa negara maju adalah sistem Entrepreneurship
- Kondisi sebagai negara kepulauan dengan berbagai masalah biaya transportasi sehingga membuat inflasi tetap tinggi
- Fokus pada pengembangan sentra-sentra industri terutama diluar pulau Jawa dengan orientasi ekspor untuk barang-barang murah.
- Kondisi infrastruktur harus segera dibenahi terutama interkoneksi antar pulau.
- Pemerintah perlu membuat terobosan segera di infrastruktur, dalam rangka mewujudkan pertumbuhan ekonomi 7-8 persen di tahun 2015, sehingga pertumbuhan ekonomi dan pembentukan koridor ekonomi baru dapat terealisasi
- Perlu adanya Konsep Biopreneurship bagi pemerintah dengan desain kebijakan besar, jelas serta kepemimpinan yang tegas dan visioner
- Dalam konsep Biopreneurship, dituntut berjiwa *Risk Taker* dan bukan *Risk Waiver* dengan penuh komitmen

Referensi Pustaka :

- Bank Indonesia, Laporan bulan Agustus 2010.
- Basri F, Perekonomian Indonesia, 2000
- Bakrie & Brothers, Pemaparan Keuangan Triwulan kedua, 2011
- Pidato Menteri BUMN, Indonesian International Conference Focus on Indonesian Economy 2011, Hotel Shangrila Jakarta, 2011.(Pemaparan lisan yang ditulis kembali oleh penulis).
- Kementrian PU, Seminar Design and Build Jembatan Selat Sunda (JSS), 2011
- Kementrian Keuangan, Laporan dan pemaparan kondisi ekonomi pada Capital Market and Investor Summit, Hotel Ritz Carlton Pacific Place Jakarta 2010 (Pemaparan lisan yang ditulis kembali oleh penulis)
- Kompas, beberapa data-data dan berita selama satu semester 2011.
- Kompas 3 Juli 2012 hal 20
- Kristanto R H HC, Kewirausahaan Entrepreneurship, Pendekatan Manajemen dan Praktik, 2009