

## **EKONOMI POLITIK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DAN KEPENTINGAN KAPITAL**

**Muhammad Ridha**

*Direktur Pusat Dokumentasi Sosial Carabaca*

*E-mail: lari\_larija@yahoo.co.id*

### **Abstrak**

*This research is a descriptive political economy on what and who obtains the most advantages of the politics of building infrastructure and of creating local, regional and international financial schemes. For its analysis, the writer applies common logic of Karl Marx on creating values in production of capitalism facilitated by the distribution process of creating highways and other infrastructures, which is commonly known as a process of producing spaces. Through observation, it is found that the process of infrastructure politics, in fact, provides more benefits to local, national and global economic oligarchy, than to the publics in general.*

**Keywords:** *Politik Infrastruktur, Produksi Ruang, Produksi Nilai*

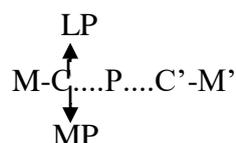
### **Pengantar**

Jalan raya, selain berupa material saja, juga menyangkut hubungan sosial dan hubungan ekonomi politik di baliknya proses pembangunannya. Jalan-jalan besar, dalam sejarahnya dibangun untuk kepentingan kelas elit. Ambil contoh misalnya Jalan Raya Pos yang membentang dari ujung barat sampai ujung timur pulau Jawa dibangun oleh Gubernur Deandels untuk kepentingan pertahanan dan kontrol militer atas wilayah jajahan dan juga infrastruktur yang digunakan untuk memudahkan komoditas perkebunan kolonial bisa segera sampai ke pelabuhan-pelabuhan ekspor kolonial (Batavia, Semarang dan Surabaya) untuk segera masuk ke pasar komoditas Global. Tujuan dan konstruksi politik atas jalan raya ini menunjukkan bahwa kajian atas jalan raya tidak seharusnya hanya dilihat dari kacamata ilmu eksakta saja seperti teknik sipil, teknik arsitektur, tata perwilayahan kota dan perencanaan lainnya, tetapi juga mesti mulai dilihat kepentingan ekonomi politik dan konstruksi sosial di baliknya. Hal terakhir inilah yang berupaya ditelusuri dalam tulisan ini.

Tulisan ini setidaknya akan membahas bagaimana peran dan fungsi ‘jalan raya’ atau infrastruktur lainnya yang diciptakan untuk kelancaran sirkulasi dan akumulasi kapital bagi kelas borjuis. Meski demikian titik tekannya lebih mengutamakan pada pembahasan mengenai jalan raya. Untuk tujuan itu, penjelasan tulisan ini akan dimulai dengan membahas dimana letak strategis infrastruktur, seperti jalan raya, bandara, pelabuhan dan rel kereta api sebagai bagian penting dari strategi ‘menaklukkan ruang dan waktu’ sirkulasi komoditas di pasar untuk bisa kembali dalam jumlah yang lebih besar dan bagaimana jalan dan penciptaan infrastruktur lainnya berfungsi reproduksi bagi apa yang disebut David Harvey sebagai *built environment of capital*, membangun lingkungan yang kondusif dan baik untuk akumulasi kapital. Siapa yang diuntungkan oleh skema tersebut dan siap yang dirugikan? Sebagaimana skema sederhana proses produksi kapital yang digambarkan Marx dalam Kapital buku I yang bertujuan untuk mengubah uang (M) menjadi Komoditas (C) kemudian kembali dalam bentuk uang yang lebih besar (M’). Berikut skema dasar tersebut:

M-C-M’

Atau skema ini lebih lanjut bisa digambarkan lebih detail menjadi:



Rumus produksi dasar di atas adalah penjelasan bahwa secara sederhana setiap proses produksi dalam sistem produksi kapital adalah bertujuan untuk mengubah uang (M) menjadi uang yang lebih besar (M’). Dimana dalam proses tersebut uang awal akan dibelanjakan sebagian untuk sarana pendukung produksi seperti alat-alat kerja, bahan baku dan kondisi kerja yang memungkinkan (MP) dan sebagian uang lainnya akan digunakan untuk membeli pekerja (LP) di pasar tenaga kerja upahan. Gabungan dari dua hal inilah yang menunjang proses produksi. Dalam perkembangannya proses produksi barang-barang membutuhkan distribusi untuk membuat barang-barang komoditas yang telah diproduksi untuk bisa sampai ke pasar komoditas dan kembali lagi ke tangan kapitalis dalam bentuk uang dan uang yang lebih. Dalam rumus di atas terlihat garis datar antara C’

dengan M'. Garis itu menandakan ada proses yang dilalui agar komoditas yang telah jadi (C') tersebut untuk bertransformasi menjadi uang yang lebih besar. Di sinilah, kelas kapitalis memiliki kebutuhan untuk mendesain ruang yang memungkinkan laju sirkulasi kapital dari pabrik menuju pasar yang luas bisa berjalan dengan relatif lancar dan berkelanjutan. Karena itulah kapitalisme dalam tahap awal sebagaimana diungkap Marx memanfaatkan 'penemuan' ruang-ruang baru seperti kolonisasi Amerika, penemuan afrika dan semenanjung harapan serta cina dan asia selatan sebagai kemungkinan memperbesar jangkauan produksi dan jangkauan distribusi barang-barang produksi untuk sebuah pasar yang makin meluas. Begini catatan Marx:

“Ditemukannya benua Amerika, dikelilinginya Tanjung Harapan di Afrika Selatan, memberikan lapangan baru bagi borjuasi yang sedang tumbuh, pasar-pasar di hindia timur dan tiongkok, kolonisasi atas amerika, perdagangan dengan tanah-tanah jajahan, bertambah banyaknya alat penukaran dan barang dagangan pada umumnya, memberikan kepada pedagang, kepada pelayaran, kepada industri, suatu dorongan yang tak pernah dikenal sebelum itu...”<sup>1</sup>

Catatan klasik mengenai temuan ruang baru dan perluasan pasar sebagai strategi melipagandakan keuntungan yang dilakukan oleh kapitalis klasik tersebut sebenarnya adalah skema yang selalu dilakukan oleh kapitalis untuk terus melanjutkan akumulasinya. Dalam catatan-catatan kontemporer, perluasan ruang ini telah berhasil menjadi strategi pokok yang dijalankan oleh kapitalis untuk menunda krisis dalam proses produksi kapital. Dalam catatan Harvey (2008) ini disebutnya sebagai *spatio temporal-fix*, sebuah siasat keruangan untuk memperpanjang nafas kapitalisme, meskipun tidak mampu menghilangkan krisis yang inheren dalam kapitalisme, dengan cara memperluas ruang-ruang baru produksi dan sirkulasi kapital ke dalam pasar-pasar komoditas baru. Strategi ini bisa ditemukan dalam skema-skema global kontemporer yang disebut, Harvey sebagai regionalisme. Namun skema *spatio temporal* fil dan skema semacam regionalisme ini tidak mampu menghilangkan krisis itu sendiri. Hal ini

---

<sup>1</sup> Karl Marx dan Friederich Engels *Manifesto Partai Komunis* (Makassar:titikapi, 2014) h. 8

sebagaimana catatan kritis Savitri (2013) bahwa dalam kapitalisme krisis internal itu tidak bisa dihilangkan:

“Solusi ruang-waktu atau ‘spatio-temporal fix’ ini juga mengandung kontradiksi internal. Harapan yang ingin diraih dengan ekspansi geografis adalah membebaskan kapital yang terbelenggu di tempat lama ke tempat yang baru. Sayangnya, hal itu hanya bisa diperoleh dengan memenjarakan kapital itu, secara ‘fix’, di tempat baru, yakni melalui investasi dalam bentuk pembangunan infrastruktur (jalan, pelabuhan, jembatan, rel kereta api) dan telekomunikasi yang ditempatkan di wilayah itu dan tidak mungkin dipindah-pindah. Dua hal ini tentu dimaksudkan untuk memobilisasi kapasitas produktif, komoditi, tenaga kerja, dan uang ke wilayah baru dengan cepat. Harvey (2003) menegaskan bahwa transportasi, komunikasi dan ragam bentuk infrastruktur itu tidak lain ditujukan untuk ‘memadatkan ruang dan waktu’ (*time space compression*) atau mereduksi biaya dan meningkatkan efisiensi waktu dalam menggerakkan kapital secara geografis. Namun yang terjadi lagi-lagi adalah kontradiksi: menyelesaikan masalah spasial dengan membuat masalah spasial baru. Mengapa disebut sebagai masalah spasial baru? Karena jika jalan atau rel kereta dan pelabuhan ini tidak mampu memfasilitasi terbentuknya ruang produksi baru yang menghasilkan surplus, maka semua modal yang ditanamkan di infrastruktur demi melancarkan lini produksi baru itu akan mengalami kerugian. Kerugian ini tidak boleh terjadi, sebab itu harus dibangun suatu koherensi yang terstruktur (*structured coherence*) secara geografis yang disebut Harvey (2001, 2003, 2007) sebagai: ‘*regionality*’. Dalam wilayah geografis yang dibentuk dan dinamakan ‘regional’, seluruh kegiatan produksi, distribusi, pertukaran dan konsumsi dibuat saling bersambungan, diselaraskan atau koheren agar pergerakan kapital ‘bebas hambatan’. Di titik inilah, menurut Harvey (2001, 2003) logika kekuatan politik berbasis teritori (*territorial logic of power*) bertemu dengan logika kekuatan akumulasi kapital (*capitalist logic of power*)”.

Strategi-strategi keruangan inilah yang kemudian mewarnai rentang sejarah bagaimana kapitalisme bertahan dari krisis yang berulang-ulang kali terjadi dalam dirinya. Krisis ini biasa disebut *krisis over akumulasi*. Krisis bukan berarti

ketiadaan uang atau barang, malahan, ia adalah kondisi dimana keberlimpahan uang dan barang terjadi. Krisis *over akumulasi* dapat tampil dalam bentuk: *overproduksi komoditas*, yaitu berlimpahnya dan berlebihnya barang-barang dagangan di pasar; *jatuhnya tingkat keuntungan*; *surplus kapital*, yaitu melimpahnya uang-kapital yang tidak dapat diinvestasikan kembali serta ketiadaan kesempatan bagi uang-kapital untuk memperoleh keuntungan dari proses produksi; *surplus tenaga kerja*, yaitu melimpahnya tenaga kerja yang tidak dapat diserap dalam proses produksi dan atau berupa meningkatnya level eksploitasi”<sup>2</sup>. Krisis ini terjadi berulang kali dalam rentang sejarah: *great depression* di Eropa, Krisis Moneter di Asia Tenggara akhir 1990-an, krisis karena bangkrutnya kawasan industri Detroit tahun 2008 yang memicu krisis lebih besar. Bahkan, menurut catatan Dian Yanuardy (2014) terdapat ratusan krisis atas kapitalisme sejak tahun 70-an hingga sekarang.

### **Skema-skema Keruangan Kontemporer**

Dalam studi tentang geografi produksi baru yang bergeser ke Asia, ERIA (Economic Research Institute for Asean and East Asia) adalah sebuah lembaga terdepan yang berisi tink-tank yang menyusun dan merencanakan kepentingan industrialisasi dan pembangunan pasar Asia dan menghindari terulangnya krisis kapitalisme yang melanda Amerika dan Eropa pada 2008 silam. Untuk tujuan semacam itu, lembaga ini kemudian merancang sebuah desain ruang untuk produksi, distribusi dan sirkulasi barang-barang yang bebas hambatan di Asia yang kemudian dikenal dengan Comprehensip Asia Development Plain (CADP) dan Master Plan Asean Conectivity (MPAC). Desain ini dimaksudkan untuk “desain spasial induk untuk pembangunan infrastruktur dan penempatan industri di Asia dan Asia Timur yang berupaya untuk memperdalam integrasi ekonomi”. Bagaimana memperdalam integrasi ekonomi tersebut? Eria kemudian merilis

---

<sup>2</sup> Noer Fauzi Rahman dan Dian Yanuardy (Editor) *MP3EI: Masterplan Percepatan dan Perluasan Krisis Sosial-Ekologis Indonesia* (Bogor; Sayogyo Institute dan Tanah Air Beta, 2014) h. 32

inisiatif pembangunan yang disuarakan sebagai *inisiatif pembangunan infrastruktur* dalam CADP dan Master Plan on Asean Connectivity (MPAC). Di antaranya pembangunan pelabuhan-pelabuhan ekspor, perawatan, perbaikan dan pembangunan jalan-jalan baru, pembangunan bandara dan pembangunan infrastruktur pendukung lainnya seperti Power Suplai dengan membuat pembangkit-pembangkit listrik di setiap koridor ekonomi. Setahun sebelumnya Eria melalui Boston Developing Consulting menyelesaikan penelitian tentang Indonesian Economic Development Corridors (IEDCs) (Dian Yanuardi: 43). Hasil riset inilah yang menjang menjadi payung penyusunan rencana nasional indonesia yang disebut MP3EI.

Desain koridor ekonomi yang akan menyatukan wilayah yang pertumbuhan ekonominya tinggi dengan wilayah sekitar yang pertumbuhan ekonominya lebih rendah, sebagaimana desain Dalam CADP, MPAC dan MP3EI kemudian diaplikasikan dalam kerangka desain pembangunan regionalisme-regionalisme: Mekong-Japan Economic and Industrial Cooperation Initiative, Delhi-Mumbai Industrial Corridor, Mekong-India Industrial Corridor, IMT Growth Triangle, Indonesia Economic Depevelopment Corridors, dan BIMP East Asean Growth Area, ASEAN++, Asean+3 (Cina, Korsel dan Jepang), Asean+6 (Cina, Korsel, Jepang, India, Selandia Baru dan Australia), CAFTA <sup>3</sup> Desain skema keruangan kontemporer yang banyak disebut sebagai skema regionalisme ini menjadi amat populer dekade terakhir. Bahkan, sekarang ini ada sekitar 500 skema regionalisme yang telah dinotifikasi di organisasi perdagangan dunia, WTO (Bonnie Setiawan:2013,76).

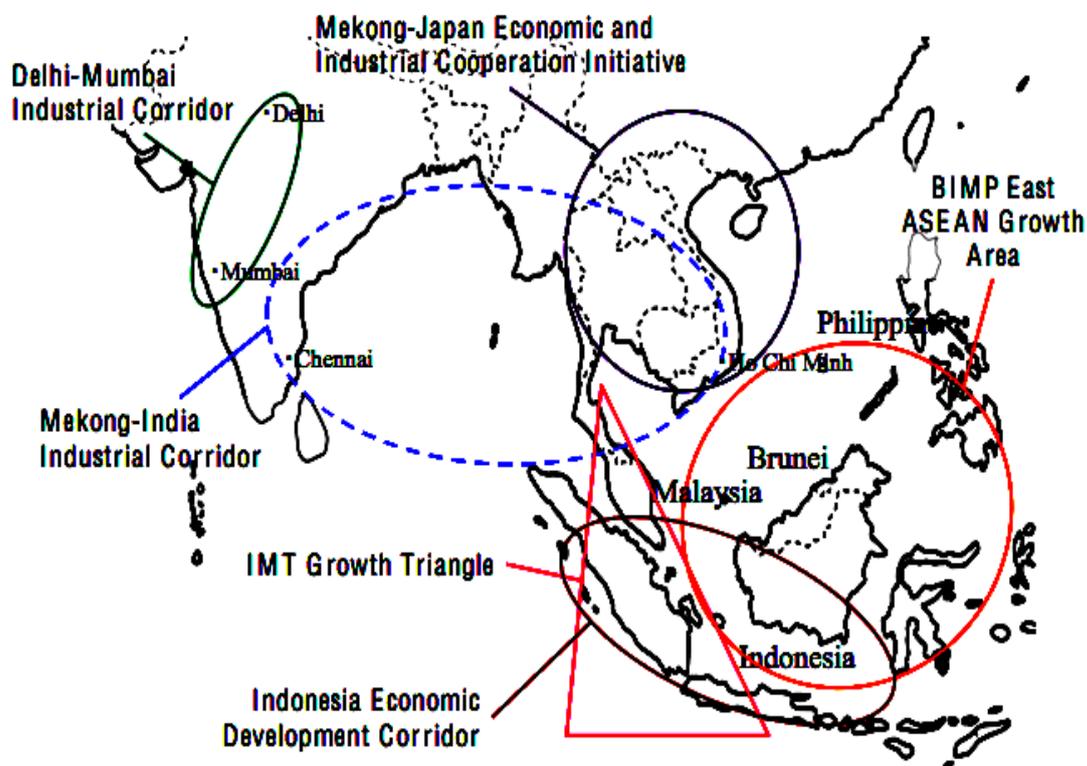
---

<sup>3</sup>*Ibid* h. 41

**Gambar**

Beberapa Skema *economic corridor* di kawasan Asia Pasific

**Comprehensive Asia Development Plan**



**Sumber:** Noer Fauzi Rahman dan Dian Yanuardy (2014) Master Plan Percepatan Perluasan Penghancuran Ekologis Indonesia (MP3EI) Bogor dan Yogyakarta: Sayogyo Institute dan Tanah Air Beta

Untuk apa semua desain ruang ini? Apa kegunaannya bagi sirkulasi kapital? Di balik gagasan CADP terdapat kata kunci utama yakni Konektivitas. Ini terdiri dari dua aspek, yaitu pemencaran (fragmentasi) blok-blok produksi ke seluruh Asia dan pembangunan infrastruktur sebagai layanan penghubung berbagai sentra produksi tersebut. Pendeknya, tujuan CADP adalah merealisasikan mimpi Asia menjad Pabrik Dunia (Dian Yanuardy;43)

**Membangun Jalan dan Memperlancar sirkulasi komoditas: Kasus MP3EI**

Berdasarkan Survey yang dilakukan oleh BPS, hingga tahun 2004 panjang jalan di Indonesia totalnya sepanjang 332.730 KM terdiri dari jalan

nasional 34.629, jalan provinsi 46.498, jalan kabupaten 229.080 KM dan jalan tol 660 Km. Pertumbuhan jumlah jalan selama tahun 2000 hingga tahun 2004 sebesar 5,13%. Jalan tul sendiri dalam data terakhir sudah mencapai tahun 2009; 689 Km, tahun 2010 74192 KM<sup>4</sup> Rinciannya bisa di lihat pada tabel berikut:

<b>Fungsi jalan</b>	<b>Satuan unit</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Rata2 pertumbuhan</b>
<b>Jalan nasional</b>	Km	26.853,48	26.853,48	27.29,44	26.271,03	34.629,00	<b>7,43%</b>
<b>Jalan propinsi</b>	Km	46.498,71	46.498,71	37.596,19	38.913,56	46.498,00	<b>0,96%</b>
<b>Jalan kabupaten</b>	Km	174.668,82	223.318,00	223.318,00	240.690,12	229.080,00	<b>7,70%</b>
<b>Jalan kota madya</b>	Km	26.102,00	21.526,00	21.526,00	21.863,00	21.863,00	<b>- 3,99%</b>
<b>Jalan tol</b>	Km	660,00	660,00	532,00	576,00	660,00	<b>0,87%</b>
<b>Jumlah</b>		<b>274.783,01</b>	<b>318.856,19</b>	<b>310.266,63</b>	<b>328.313,71</b>	<b>332.730,00</b>	<b>5,13%</b>

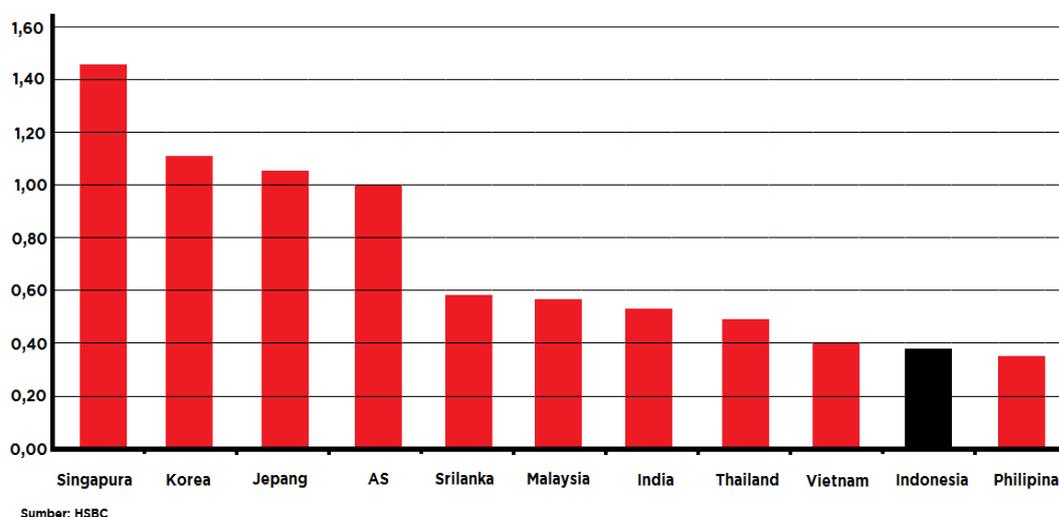
Menurut data yang dihimpun harian Kompas (21/04/11), pada tahun 2008 jalan nasional sudah mencapai 38.569,49 KM. Tetapi jalan tersebut tidak semuanya dalam kondisi baik. 3.448,50 KM dalam kondisi rusak berat, 3.218,87 KM rusak ringan dan hanya 16.736, 37 KM yang dalam kondisi baik. Dengan melihat data-data panjang jalan yang dikemukakan di atas, apakah panjang jalan tersebut sudah memadai? Cukup baikkah untuk memperlancar laju sirkulasi kapital? Nampaknya, kondisi panjang jalan dan kelayakan jalannya, belum cukup baik untuk melipat gandakan keuntungan bagi kapital. Karena itulah jalan harus selalu diperbaiki, diperlebar di perpanjang jangkauannya agar mampu memperlancar roda-roda sirkulasi kapital. Seperti kata Kartini, puteri pribumi yang menanggapi jalan raya pos seabad lalu, suatu ketika: “Jalan-jalanbaru di seluruhjawadan di seluruhhajahan, bagiKartini, sejauhjalanituterbuatdaribahan

<sup>4</sup>Panjang jalan tol (majalah swa no. 01/xxvii/6-19 januari 2011)

yang keras dan bersih, tak ada satupun yang akan menghentikan roda-roda itu” (2006;13)

Jalan atau infrastruktur yang baik selalu menjadi *base* bagi investasi yang makin lancar sirkulasinya. Strategi memperluas dan memperjauh jangkauan jalan ini dilakukan oleh banyak negara di dunia. Mereka semua giat memperbaiki jalan demi kelancaran sirkulasi komoditas: “logikanya, kalau infrastruktur dipercepat, laba korporasi lebih cepat, sektor riil tumbuh pesat” (kompas:rabu 20/04.2011). Untuk melakukan perbaikan jalan dan infrastruktur lainnya, tahun 2005 lalu Indonesia bahkan menyelenggarakan KTT Infrastruktur (infrastruktur summit). Sebagai contoh Cina dengan kecepatan penuh membangun sekitar 25 KM jalan perhari (kompas 14 april 2011). Untuk Indonesia berapa? Tak ada sepersepuluhnya. Karena itulah daya saing Indonesia (posisi 44) berdasarkan Global Competitiveness Index 2010 tetap akan dibawah Malaysia (posisi 26), Brunei (28), Thailand (38). Bahkan Indonesia hanya menempai peringkat ke-69 dunia dalam Logistic Performance Index 2010 (kompas 14 april 2011). Menurut ulasan Katadata kondisi infrastruktur Indonesia hanya lebih baik dari Filipina jika dibandingkan dengan 10 negara ASEAN<sup>5</sup>.

#### Indeks Kualitas Infrastruktur Asia



<sup>5</sup><http://katadata.co.id/berita/2015/05/26/kualitas-infrastruktur-indonesia-termasuk-terendah-di-asia> (juni 2015)

Apa yang dibayangkan oleh para perencana dengan menyusun sebuah rencana raksasa bertajuk Master Plan Percepatan dan Perluasan pertumbuhan Ekonomi Indonesia (MP3EI)? Bila diringkas, para perenna tersebut sebenarnya sedang membayangkan membelah-belah pulau, membangun jalan, membuat keterhubungan antar pusat-pusat komoditas di seluruh daerah di Indonesia. Singkatnya, mereka sedang mengupayakan menyerap seluruh wilayah untuk menjadi arena perputaran barang-barang komoditas. Dengan menumpukan pembangunan dan perluasan ekonomi pada pembangunan 6 koridor ekonomi Indonesia yakni Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali-Nusatenggara dan Maluku-Papua, para perencana tersebut sedang membunyikan ulang apa yang pernah dikemukakan Wertheim menanggapi pembangunan jalanraya pos dan jalan-jalan baru di Jawa abad 19: “Sistem jalan dan pusat eksperimen diadakan terutama untuk keuntungan perkebunan”.

Proyek yang akan dijalankan dengan skema MP3EI ini adalah proyek raksasa yang melibatkan paling tidak investasi sejumlah Rp. 4.934,8 trilyun dengan cakupan sekitar 4.632 proyek. Proyek ini dibagi menjadi tiga bagian besar yaitu sektor riil sebanyak 725 proyek dengan nilai investasi Rp. 2.557,5 Trilyun, proyek infrastruktur sebanyak 914 proyek dengan investasi sebesar Rp. 2.292 Trilyun dan pengembangan SDM-IPTEK sebanyak 3.041 proyek dengan investasi sebesar Rp. 4,4 Trilyun (Dian Yanuardy:21).

Sejak diluncurkan 2011, sampai Oktober 2013, investasi MP3EI yang telah Ground Breaking mencapai Rp. 737,9 Trilyun yang terdiri atas 259 proyek. 104 proyek sektor riil di 22 lokasi dan 155 adalah proyek infrastruktur.

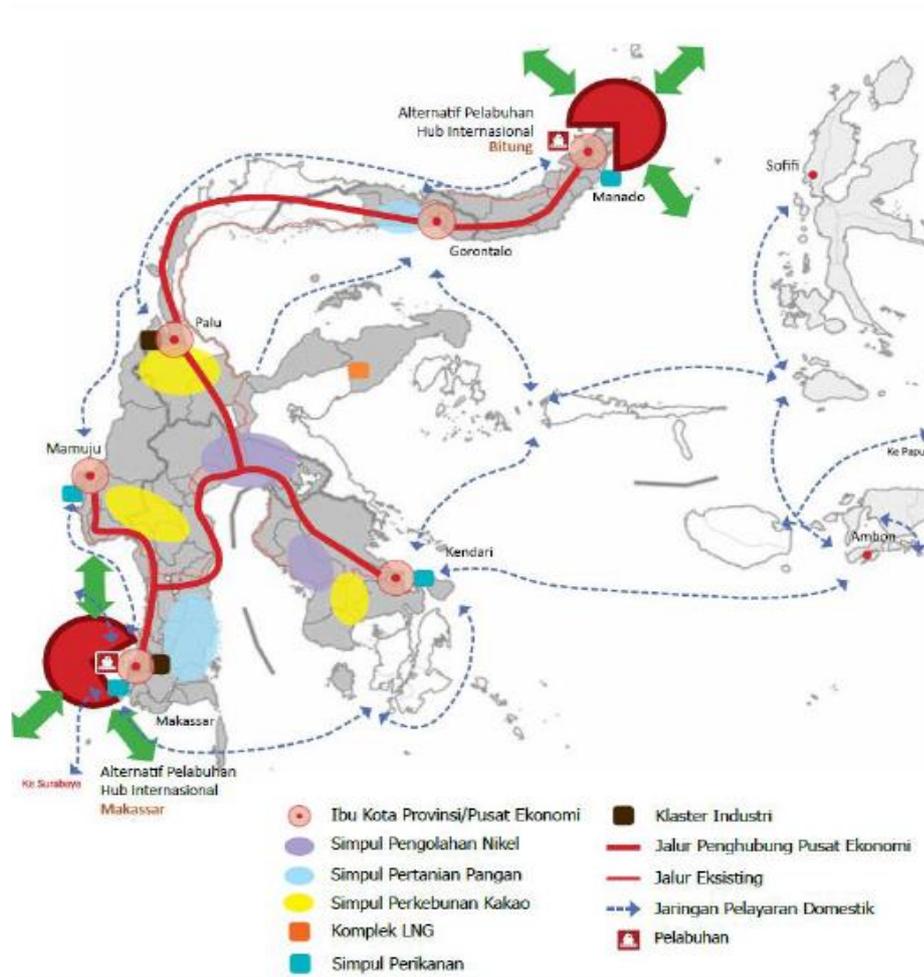
Sektor/subsektor	Jumlah proyek	Nilai proyek(juta USD)
<b>Transportasi Udara</b>	4	1.354,00
<b>Transportasi darat</b>	3	136,00
<b>Transportasi air</b>	4	2.873,12
<b>Rel kereta api</b>	3	4.783

<b>Jalan tol</b>	14	33.147,53
<b>Water supply</b>	18	1.987,82
<b>Sanitasi/TPA</b>	6	453,00
<b>Pembangkit listrik</b>	6	6.478,50
<b>Jumlah</b>	58	51.205,97

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa dari 58 proyek yang dikerjakan dengan skem Publik Privat Partnership (PPP) ada 20 proyek jalan darat, jalan tol dan rek kereta. Ketiga sub sektor proyek ini menelan biaya terbesar yakni sejumlah USD 38.071, 53. Apa artinya data ini? Tanpa mengurangi signifikansi proyek lain, rencana MP3EI ini amat kuat ditopang oleh proyek-proyek infrastruktur jalan darat, tol dan rel kereta dengan porsi sebsar lebih dari 75% dari jumlah total investasi.

Dari 26 proyek infrastruktur prioritas yang di rencanakan dalam proyek MP3EI, separuh di antaranya adalah proyek jalan (13 proyek) yang menelan investasi 32.519,53 juta USD dari total 38.190,70 juta USD. Data-data yang dikemukakan ini memperlihatkan kalau imajinasi pembangunan MP3EI ini adalah imajinasi untuk menciptakan ruang-waktu yang makin baik bagi laju kapital di atasnya. Tentu dengan cara terpenting: membangun jalan-jalan raya!

**Sulawesi ‘yang dibayangkan’ oleh MP3EI: ketersambungan pusat-pusat komoditas**



Yang paling menonjol dari gambar pulau Sulawesi di atas adalah garis merah yang menghubungkan seluruh wilayah Sulawesi, mulai dari pelabuhan Makassar, pelabuhan Kendari di Sulawesi Tenggara, kota Mamuju di Sulawesi Barat, melalui pelabuhan Palu dan pelabuhan Manado. Figur di atas amat jelas menggambarkan bahwa mereka membayangkan ada konektivitas antara wilayah pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan pusat-pusat komoditas dan pelabuhan-pelabuhan ekspor komoditas. Gambar yang diambil dari dokumen resmi MP3EI yang diluncurkan Bappenas pada 2011 lalu tersebut memperlihatkan karakter dasar dari hasrat perencanaan ekonomi kapitalistik, sebagaimana Harvey (2007) menyebutkan: *time-space-compression*, memadatkan ruang-waktu sirkulasi kapital! Segera akan tampak apa harga dari seluruh rencana raksasa ini: siapakah yang paling banyak mereguk manisnya buah rencana pembangunan ini dan siapa yang mendapat ruginya?

Untuk menjawab pertanyaan tersebut berikut kami berikan sejumlah data mengenai kemana aliran dana proyek dalam mata anggaran rencana proyek yang dibangun oleh argumen MP3EI. Dari 53 mata proyek investasi di Sulawesi sebagaimana rencana dalam MP3EI yang dirancang oleh KP3EI sebagian di antaranya mengalir ke perusahaan-perusahaan muka lama oligarki di Sulawesi, dan khususnya di Sulawesi Selatan:

### Siapa mendapat apa?

#### Pembangunan Smelter dan Muka Lama Oligarki Ekonomi

Pada awal tahun 2014, gubernur Sulsel, mengungkapkan optimisme atas pertumbuhan ekonomi sul-sel pada tahun 2014: “perekonomian kita masih akan terus tumbuh di tahun ini. Smelter misalnya akan dibangun di beberapa daerah di Sulsel akan menyerap tenaga kerja dan memutar roda ekonomi”. Siapa yang mereguk nikmatnya proyek tersebut? Dengan sejumlah kemudahan dan penghilangan hambatan investasi (investment barrier) tentu ini menjadi keuntungan yang berlipat bagi investor yang mendapatkan konsesinya secara khusus. Siapa saja perusahaan yang terlibat dalam proyek tersebut adalah:

<b>Nama perusahaan</b>	<b>Lokasi</b>	<b>Luas lahan</b>	<b>Nilai investasi</b>
<b>PT. Titan Mineral Utama (TMU)</b>	KIBA, Bantaeng	128 Ha	5 Trilyun
<b>PT. Bumi Bakti Sulawesi (BBS)</b>	Kiba, Bantaeng	50 Ha	500 Milyar
<b>PT Macrolink Nickel Development</b>	Bantaeng		2,4 Trilyun
<b>PT Bosowa Metal Industri</b>	Punagaya, Jeneponto	100 Ha	5,2 Trilyun
<b>PT Cinta Jaya</b>	Bantaeng		
<b>PT. Cheng Feng</b>	Bantaeng		

<b>Mining</b>			
<b>PT. Eastone</b>	Bantaeng		
<b>Mining</b>			
<b>PT. Bukaka</b>	Luwu	100 Ha	500 Milyar
<b>Mandiri sejahtera</b>			

Sumber: Tribuntimur

Total investasi di Sul-Sel untuk smelter sekitar 40 trilyun. Anak perusahaan Yusuf Kalla, PT. Bukaka Mandiri Sejahtera, mendapatkan jatah proyek smelter di kabupaten Luwu, perusahaan ipar dari Yusuf Kalla, yakni Aksa Mahmud melalui PT. Bosowa Metal Industri mendapat konsesi untuk membangun smelter senilai 5,2 Trilyun dan faksi bisnis baru di sulsel yang memiliki hubungan baik dengan donor Jepang Jica menggarap sejumlah besar proyek di Bantaeng. Smelter Bosowa ini akan dibangun terutama untuk menunjang kerja usaha tambang nikel Group Bosowa di Konawe, Sulawesi Tenggara seluas 1000 ha.

Tidak hanya mendapatkan konsesi-konsesi smelter di atas. Kalla dan Group Bosowa juga mendapat konsesi pembangunan pembangkit listrik. Bosowa membangun di Jeneponto dengan kapasitas 2x125 Megawatt dan Group Kalla mendapatkan konsesi pembangunan proyek 340 megawatt di Poso I, Poso 2 Ekstension dan Poso 3.

Selain proyek-proyek di atas, di Makassar juga sedang membangun proyek prestisius seperti Airport City oleh PT Angkasa Pura dan perluasan bandara oleh Group Bukaka yang akan menelan investasi sebesar 10 Trilyun dan juga pembangunan Centerpoint of Makassar dengan investasi sebesar 200 trilyun yang konsesinya akan dipegang oleh pengembang raksasa nasional, Ciputra. Sebelum proyek ini, Ciputra telah satu dekade berinvestasi di Sulawesi Selatan (dengan produk perumahan seperti Citraland Celebes seluas 33 ha, Paddivaley Golf 400 Ha, Vidaview Apartemen 1,3 Ha dan Citra Garden seluas 27 Ha) dan telah merasakan perbaikan infrastruktur melalui MP3EI dan pembangunan kota Mamminasata ikut memperlancar sirkulasi arus yang mereka investasikan.

Bahkan setelah skema perluasan dan pembangunan kota metropolitan mamminasata ini telah ikut membantu memperlancar arus keuangan masuk ke sulawesi selatan melalui skema investasi. Tiga tahun setelah skema ini ditetapkan oleh pemerintah pusat, makassar telah berubah menjadi kota yang dialiri banyak investasi. Dalam investasi properti misalnya, akan dibangun sejumlah proyek pencakar langit: best western, royal apartmen (22 lantai) dengan kapasista 672 unit kamar dengan investasi minimal 215 Milyarmenara Irqa kmapus Unismuh Makassar, Multi niaga Junction (12 lantai) dengan total investasi 70 Milyar, gedung pinisi kampus UNM (17 lantai), grand tower UMI, gedung Panin, Vidaview apartemen (kerjasama ciputra dan galesong) dengan kapasitas 750unit), agung podomoro, superblok St Moritz lippo group dan karebosi condotel setinggi 18 lantai dengan total investasi Rp. 100 Milyar.

Bersamaan dengan gegap gempita proyek investasi akibat pebaikan infrastruktur tersebut, di tingkat bawah, rakyat kecil menanggung buntutnya. Untuk menghindari *buble economic* BI menetapkan kredit pemilikan rumah menjadi minimal 30 persen. Meski demikian, di makassar bisnis properti terus tumbuh. Investor lokal dan nasional terus memperebutkan pasar bisnis properti ini. Harga properti makin mahal. Menurut survey Bank Indonesia untuk kategori properti residensial makassar menjadi kota dengan harga rumah tertinggi setelah surabaya pada tahun 2013 (tribun timur, mei, 2013). Di tahun yang sama harga tanah di makassar tertinggi setelah jakarta (tribun timur:april,2013). Bahkan harga rumah dengan skema kredit subsidi melalui pembiayaan naik dari harga maksimal (5. Juta menjadi 115 juta. Kenakan harga lahan dan kenakan harga rumah menjadi hantaman tersednri bagi masyarakat berpenghasilan rendah.

Sejak seluruh perubahan ini terjadi begitu cepat, persoalan penataan ruang, perubahan lanskap, harga lahan dan peruntukannya telah amat ditentukan oleh rezim property. Tanah-tanah petani menjadi semakin terserap masuk ke dalam isapan korporasi properti. Sebagai misal, saat ini Royal spring telah membeli lahan di sekitar perumahan yang dibangun di atas lahan 21 hektar sekarang ini. Tak tanggung-tanggung jumlahnya lebih duakali lipat dari jumlah lahan awal yakni 50 Ha. Bumi Aroepala juga terus membeli lahan di sekitar perumahannya agar

perumahannya tak kekurangan lahan untuk dibangun produk property lagi. BTN Graha Surandar yang pada awalnya hanya surandar I diperluas lagi dengan membeli lahan-lahan yang dulu belum terbeli di sekitar perumahannya. Akhir dari cerita tumbuh berkembangnya industri property dan makin berkuasanya rezim perusahaan property di tiga kelurahan ini adalah kenaikan harga terus menerus. Dan ini tentu hanya akan menguntungkan mereka yang kaya dan memiliki bisnis perumahan, sebab harga tanah yang naik juga diikuti dengan kenaikan harga properti yang juga makin mahal. Saat ini harga property di makassar (termasuk wilayah gowa) adalah yang termahal setelah Jakarta<sup>6</sup>. Menurut survey tahunan BI harga rumah di Makassar termahal setelah Surabaya<sup>7</sup>. Di kawasan jalan lintas Tun Abdulrazak bahkan taksiran harganya sudah mencapai Rp. 1,5 Jt- 15Jt.<sup>8</sup>

Kepada siapa kenaikan harga ini akan berdampak? Mereka yang tidak mampu membeli rumah tentu harus menunggu lebih lama lagi untuk bisa mendapatkan rumah. Menurut catatan kompas, tahun 2015 ini Indonesia kekurangan rumah 15 juta rumah. Defisit yang sangat besar ini hanya direspon oleh presiden Jokowi di tahun 2015 dengan mencanangkan program satu juta rumah pada tanggal 29 april 2015. Itu berarti masih ada defisit 14 juta rumah.

Jadi, kembali ke pertanyaan di atas, siapa mendapatkan apa dan siapa tak mendapatkan apa-apa? Bagaimana proyek besar infrastruktur dan pembangunan ekonomi hanya berpihak kepada kelas pengusaha dan oligarki bisnis lokal, nasional maupun internasional. Deskripsi di atas semoga bisa membantu menjawab pertanyaan ekonomi politik tersebut.

---

<sup>6</sup> Tribuntimur *Harga Jual Tanah Property Di Makassar Tertinggi Setelah Jakarta*. Lihat tribuntimur edisi hari jumat/24/1

<sup>7</sup> Tribuntimur edisi 23/12/2013. Lihat juga *KPR Masih Menjadi Pilihan Utama* (Realestat Edisi 6 2012) hal. 19

<sup>8</sup>*Ibid*

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Karl Marx *Kapital Volume I* (Jakarta:Hasta Mitra, 2004)
- Abidin Kusno *Penjaga Me mori; Gardu di PerkotaanJawa* (Yogyakarta; Ombak,2007)
- David Harvey *ImperialismeBaruGenealogidanLogikaKapitalismeKontemporer* (Yogyakarta; Resistbook, 2009)
- David Harvey *Neoliberalisme dan restorasi kelas kapitalis* (Yogyakarta; Resistbook, 2009)
- George Ritzer dan Douglas J Goodman *Teori Sosiologi Dari Teori Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Teori Postmodern* (Yogyakarta; Kreasi Wacana, 2004)
- George Ritzer dan Douglas J Goodman dalam *Teori Marxist dan berbagai ragam teori Neo-Marxian* (Yogyakarta: kreasi wacana, 2011)
- Hilma Safitri *Debottlenecking dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)* (Bandung: ARC:2014)
- Karl Marx dan Friederich Engels *Manifesto Partai Komunis* (Makassar:titikapi, 2014)
- Noer Fauzi Rahman dan Dian Yanuardy (Editor) *MP3EI: Masterplan Percepatan dan Perluasan Krisis Sosial-Ekologis Indonesia* (Bogor; Sayogyo Institute dan Tanah Air Beta, 2014)
- Parakitri T Simbolon*Menjadi Indonesia* (Jakarta: Kompas, 1995)
- Takashi Shiraishi *Zaman Bergerak Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926* (Jakarta: Grafiti: 1997)
- Tania Murray Li *The Will To Improve (Jakarta: Marjinkiri: 2012)*
- W. F. Wertheim *Masyarakat Indonesia dalamTransisiStudiPerubahanSosial* (Yogyakarta; Tiara Wacana, 1999)

### Media Online, koran dan Majalah

- Tribuntimur *Harga Jual Tanah Property Di Makassar Tertinggi Setelah Jakarta.*  
Lihat tribuntimur edisi hari jumat/24/1

*KPR Masih Menjadi Pilihan Utama* (Realestat Edisi 6 2012) hal. 19

<http://swa.co.id/business-strategy/management/apbn-tak-cukup-swasta-diperlukan-bangun-infrastruktur> (Diunduh pada 20 Desember 2015)