

Dilema Pembangunan di Indonesia: Analisis Mengenai Dampak dan Implikasi Kebijakan Pembangunan Era Presiden Joko Widodo

Rafi Aufa Mawardi¹

Article history: Received: 20 April 2023, Accepted: 10 June 2023,
Published: 12 June 2023

Abstract: Under the leadership of President Joko Widodo, Indonesia carried out a massive escalation and acceleration of development. The development configuration that focuses on infrastructure is directly proportional to economic growth at 5.31%. However, this has resulted in various fundamental problems and implications for dependence on foreign countries. This study analyzes development policies in Indonesia and their impacts and implications for various sectors. This study uses qualitative research methods with a literature study approach and the paradigm of modernization and dependency as an analytical framework. This research reveals that infrastructure-oriented development in Indonesia has left several problems in social, culture, economic and environmental aspects. Besides that, the linear implication of development in Indonesia is the occurrence of dependence between Indonesia and foreign countries along with the high amount of debt and investment.

Purpose: This study aims to analyze in depth about development in Indonesia using two paradigms, namely the modernization paradigm and the dependency paradigm.

Design/Methodology/Approach: This study used a qualitative research method with a literature study approach.

¹ Magister Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga | Rafiaufamawardi1@gmail.com

Findings: This research found that the reality of infrastructure-oriented development in Indonesia gave birth to various problems in social, culture, economic and environmental aspects. In addition, this development coherently has implications for dependence between Indonesia and foreign countries in line with the high amount of debt and investment.

Originality/Value: This research explains comprehensively the impacts and implications of infrastructure development in Indonesia in terms of social, economic and environmental dimensions. Then, this study conducts an in-depth analysis using two development paradigms, namely modernization and dependency.

Keywords: Dependence; Development; Growth; Infrastructure; Joko Widodo

Paper Type: Journal Article

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara berkembang yang sedang menampilkan proses pembangunan secara masif. Pembangunan dinilai oleh pemerintah sebagai suatu instrumen fundamental untuk menciptakan kesejahteraan sosial dan kemajuan ekonomi. Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Indonesia melakukan eskalasi yang signifikan dalam konteks pembangunan di bidang infrastruktur. Hal ini terlihat dari akselerasi pembangunan jalan tol, bendungan, jembatan, LRT (*Light Rail Transit*), perumahan, dan lain sebagainya (Wijaya 2021). Pembangunan infrastruktur dikonstruksi oleh pemerintah sebagai variabel yang akan memompa roda perekonomian nasional.

Pada konteks bernegara – merujuk pada menjalankan tata kelola negara – melakukan pembangunan adalah suatu keniscayaan. Pembangunan merupakan tindakan koordinatif dan sistematis untuk memberikan alternatif kepada masyarakat dalam mengejawantahkan aspirasi kolektifnya (Nugroho dan Dahuri 2004). Karena hal ini, pembangunan mencerminkan suatu

himpunan usaha pertumbuhan dan pembaharuan yang sistemik (Siagian 1994). Proses pembangunan secara objektif dioperasionalkan oleh pemerintah untuk mencapai suatu situasi dan kondisi yang lebih baik. Dalam hal ini pemerintah adalah pihak yang memiliki legitimasi dan otoritas penuh terhadap negara.

Program dan kebijakan pembangunan di era Presiden Joko Widodo di periode pertama dirangkum dalam konsep “Nawa Cita” (Syamsi 2018). Nawa Cita adalah kristalisasi dan landasan paradigmatis dalam konteks pembangunan di Indonesia. Secara substansi, Presiden Joko Widodo menginginkan proses pembangunan yang dapat keluar dari paradigma *developmentalism* dengan orientasi semu mengenai pertumbuhan ekonomi. Nawa Cita menjadi narasi yang cukup berhasil memikat masyarakat – terutama konstituen politiknya – untuk menghadirkan pembangunan yang lebih humanis, transformatif, dan revolusioner. Dengan hal ini, Nawa Cita adalah manifestasi dari paradigma pembangunan manusia (*human development paradigm*).

Paradigma pembangunan manusia yang terinfiltrasi pada Nawa Cita menjadi babak baru dalam ideologi pembangunan di Indonesia. Dalam hal ini, paradigma pembangunan manusia adalah antitesis dari paradigma *developmentalism* yang hanya berfokus pada derajat pertumbuhan ekonomi dan GNP (*Gross National Product*). Melalui buku “*Reading in Political Economy*” (Basu 2002) dijelaskan bahwa paradigma pembangunan manusia memiliki enam nilai substansi yang penting. Di antaranya adalah (1) pembangunan yang berorientasi pada peningkatan derajat manusia (2) mengurangi kemiskinan (3) memompa produktivitas barang, (4) menjaga kelestarian lingkungan dan alam, (5) memperkuat institusionalisasi politik dan *civil society*, dan (6) menjaga stabilitas sosial-politik.

Setelah hampir sembilan tahun memimpin Indonesia, Presiden Joko Widodo seperti lupa akan konseptualisasi naratif-

substantif mengenai Nawa Cita. Pembangunan manusia yang dijanjikan di awal pemerintahan seakan-akan terdistorsi dan kembali menunjukkan pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi. Walaupun begitu, tidak dapat dinafikan bahwa pemerintah telah banyak melakukan terobosan di bidang infrastruktur, seperti pembangunan jalan tol secara masif, pembangunan bendungan di beberapa daerah, pembangunan proyek-proyek industri, pembangunan perumahan, dan lain sebagainya. Namun, jika dianalisis secara kritis, pembangunan yang terjadi tidak mencerminkan Nawa Cita dan cenderung merepetisi konsep pembangunan pada pemerintahan sebelumnya.

Secara normatif, kebijakan dalam konteks pembangunan yang telah dijalankan oleh pemerintah selama beberapa tahun mengalami sebuah perkembangan. Perkembangan merupakan konsekuensi logis dari proses pembangunan yang menelurkan suatu perubahan (Riyadi dan Bratakusumah 2005). Perkembangan yang positif dari pembangunan – terutama infrastruktur – secara praksis dapat ditilik dalam tiga hal, yaitu (1) menyediakan lapangan kerja, (2) mempengaruhi iklim dan sirkulasi investasi, dan (3) membuka isolasi fisik serta non-fisik yang ada di daerah (Nss, Suryawardhana, dan Triyani 2015). Pembangunan infrastruktur, maka pertumbuhan ekonomi di tingkat daerah maupun negara akan mengalami eskalasi tajam (Panjaitan et al. 2019).

Selain dampak positif yang dirasakan akibat kebijakan pembangunan, ternyata muncul rentetan dampak negatif. Pembangunan memiliki risiko yang tinggi untuk mencemari lingkungan atau bahkan merusak lingkungan. Pembangunan infrastruktur mengakibatkan perubahan alih fungsi pada lahan dan berimplikasi terhadap kerusakan lingkungan dan penurunan kualitas air (Indarto and Rahayu 2015). Bahkan, pembangunan yang dioperasionalisasikan secara masif dapat mereproduksi

konflik. Tujuan pembangunan untuk menciptakan perubahan dan perbaikan bagi kehidupan masyarakat harus mengorbankan kohesivitas. Hal ini yang menjadi variabel determinan pemicu konflik berkepanjangan di masyarakat (Hakimet al. 2016).

APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) yang berasal dari pajak cukup banyak didistribusikan untuk program pembangunan nasional – terutama infrastruktur. Namun, pemerintah juga melakukan utang dengan angka yang cukup besar ke beberapa negara asing dengan dalih optimalisasi pembangunan. Akan tetapi, saat ini, pemerintah Indonesia telah memiliki utang dengan angka fantastis, yaitu Rp7.696,7 triliun. Idris (dalam Kompas 2022) menuliskan bahwa angka ini jauh melebihi utang pemerintah di era Susilo Bambang Yudhoyono sebesar Rp2.608,78. Di lain sisi, ada beberapa proyek pembangunan nasional yang mengandalkan suntikan dana investasi dari negara asing, misalnya pembangunan Ibu Kota Negara (IKN).

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dengan melibatkan utang dan investasi dari negara asing memiliki risiko yang tinggi. Walaupun begitu, pemerintah berdalih bahwa beberapa program pembangunan ini dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks ini, penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis mengenai berbagai kebijakan pembangunan di Indonesia – terkhusus di era Presiden Joko Widodo – menggunakan dua paradigma, yaitu paradigma modernisasi dan paradigma ketergantungan. Paradigma modernisasi cenderung melihat aspek positivistik yang timbul dari pembangunan, misalnya pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial. Di lain sisi, paradigma ketergantungan ingin menelusuri implikasi implisit yang terjadi akibat pembangunan (Digdowiseiso 2019). Selain itu, penelitian ini ingin menjelaskan dampak dan implikasi dari kebijakan pembangunan

yang diartikulasikan melalui berbagai proyek dengan anggaran raksasa di Indonesia.

Metode

Penelitian ini dilakukan dengan menerapkan metode penelitian kualitatif. Pemilihan metode ini ditujukan untuk dapat mendapatkan interpretasi yang lebih mendalam dan komprehensif terkait dengan realitas sosial yang menjadi topik penelitian. Metode penelitian kualitatif menjadi mekanisme sistemik yang diorientasikan secara khusus untuk memahami fenomena sosial secara lebih holistik (Hancock et al. 2007). Kemudian, pendekatan studi literatur diimplementasikan dalam penelitian ini dengan menggunakan berbagai literatur, seperti buku, artikel ilmiah, berita, dan lain-lain. Studi literatur menjadi manifestasi dari akumulasi ilmu pengetahuan yang dihasilkan melalui proses ilmiah dan merujuk pada berbagai studi sebelumnya (Neuman 2014).

Ada empat tahapan dalam melakukan studi literatur (Ramdhani and Amin 2014). *Pertama*, memilih topik penelitian. Topik penelitian menjadi fondasi yang sangat penting dalam penelitian studi literatur. Topik penelitian ini dapat ditemukan dengan melakukan observasi mengenai berbagai realitas sosial yang bersifat faktual. *Kedua*, mencari dan menyeleksi artikel/literatur. Setelah menemukan topik penelitian, maka proses selanjutnya adalah mencari dan menyeleksi literatur yang relevan dengan topik penelitian. Literatur dapat ditemukan di berbagai platform, seperti perpustakaan, internet, dan lain sebagainya. *Ketiga*, menganalisis literatur. Literatur yang telah diseleksi harus dianalisis secara sistemik untuk menemukan data-data yang linier dengan konteks penelitian. *Keempat*, mengorganisasi hasil analisis literatur. Hasil dari analisis literatur harus diorganisasi atau disusun secara terstruktur. Selain itu, penelitian ini ingin menjelaskan dampak dan implikasi dari

kebijakan pembangunan yang diartikulasikan melalui berbagai proyek infrastruktur di Indonesia.

Pembahasan dan Temuan

Dampak dan Implikasi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, aspek pembangunan infrastruktur menjadi salah satu yang mencolok dan mendapatkan atensi publik yang tinggi. Pembangunan yang bersifat sarana dan prasarana memiliki implikasi positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Semakin masif volume pembangunan infrastruktur dilakukan, maka pertumbuhan ekonomi nasional juga akan semakin tinggi. Akan tetapi, menurut data dari *World Economic Forum* bahwa pembangunan infrastruktur yang ada di Indonesia masih cenderung rendah (Surandi and Keusuma 2015). Karena hal ini, tidak mengherankan di periode kedua, Presiden Joko Widodo melakukan akselerasi pembangunan infrastruktur secara masif.

Dalam konteks ekonomi, pembangunan infrastruktur dapat memompa pertumbuhan ekonomi nasional. Tanpa adanya pembangunan infrastruktur, maka proses produksi dalam taraf ekonomi tidak akan berjalan secara fungsional dan lancar (Hirschman and Sirkin 1958). Secara konseptual, pembangunan infrastruktur tidak hanya diartikulasikan dalam bentuk bangunan sarana dan prasarana secara fisik. Namun, juga merujuk pada eksistensi negara dalam melakukan pelayanan secara akomodatif kepada masyarakat. Di antaranya adalah membantu kegiatan ekonomi, menyediakan pelayanan pokok, sistem yang efisien, fasilitas dan institusi, dan komunitas (Rutherford 2013). Dengan beberapa mekanisme ini, Indonesia mengalami pertumbuhan ekonomi di tahun 2022 sebesar 5,31%.

Secara manifes, angka pertumbuhan ekonomi yang meningkat dengan diiringi oleh pembangunan infrastruktur merupakan portofolio kesuksesan pemerintah dalam melakukan

pembangunan. Akan tetapi, hal ini secara laten menampilkan suatu realitas sosial yang memilukan dan acap kali memberikan dampak negatif bagi masyarakat. Belum lagi, beberapa pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dibiayai oleh utang dari negara-negara asing. Hal ini dapat menimbulkan ketergantungan yang mengikat dan berimplikasi buruk bagi Indonesia di masa mendatang. Berikut adalah dampak dan implikasi dari pembangunan infrastruktur di Indonesia pada era kepemimpinan Presiden Joko Widodo.

A. Pembangunan Jalan Tol

Konfigurasi pembangunan yang cukup terlihat dari tangan dingin Presiden Joko Widodo adalah pembangunan jalan tol. Bahkan, pembangunan jalan tol merupakan bagian penting dan fundamental di dalam rangkaian agenda pembangunan nasional. Hal ini secara regulasi ditetapkan dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) yang diatur di dalam Perpres 56 tahun 2018 mengenai Percepatan Pelaksanaan PSN (CNBC 2021). Pembangunan jalan tol secara akseleratif dilakukan sebagai jalan pintas menuju pertumbuhan ekonomi nasional. Ketika jalan tol dibangun di berbagai daerah, maka akan ada roda ekonomi yang akan bergerak melalui proses mobilitas masyarakat dan implikasinya terhadap transaksi ekonomi.

Presiden Joko Widodo mampu memimpin *stakeholder* pembangunan untuk merealisasikan proyek jalan tol secara cepat dan merata. Bahkan, selama memimpin Indonesia, Presiden Joko Widodo bersama pemerintah telah membangun jalan tol dengan panjang 1.700 km. Jika dianalisis secara holistik, pembangunan jalan tol di era Presiden Joko Widodo melesat tajam dan secara kumulatif memperlihatkan ketimpangan pembangunan dengan pemerintahan sebelumnya. Dengan berbagai kebijakan pembangunan ini, angka pertumbuhan Indonesia sangat stabil di angka 5% dan cenderung meningkat. Dalam konteks ini,

pembangunan yang diorkestrasi oleh Presiden Joko Widodo mampu untuk menjaga stabilitas ekonomi nasional secara baik.

Pembangunan jalan tol yang dilakukan secara masif ternyata menimbulkan beberapa dampak yang bersifat implisit dan laten. Masyarakat umum – terutama masyarakat sipil – cenderung tidak begitu merasakan dampak dari pembangunan jalan tol di beberapa daerah. Akan tetapi, masyarakat yang tinggal di dekat jalan tol harus merasakan dampak negatif dari pembangunan jalan tol tersebut. Dalam hal ini, sektor pertanian sangat terdampak dari pembangunan jalan tol. Di mana hasil panen semakin menurun akibat lahan yang difungsionalisasikan untuk sektor pertanian semakin berkurang (Khasanah et al. 2017). Tidak hanya itu, jalan-jalan desa harus dikorbankan dengan pembangunan jalan tol dan mengakibatkan kerusakan yang cukup parah.

Yang menjadi miris, beberapa pembangunan jalan tol juga tidak memperhatikan aspek lingkungan hidup dan keluar dari konsep Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). Misalnya, terjadi peningkatan polusi udara, lalu rusaknya irigasi sawah, dan tertutupnya aksesibilitas jalan menuju sawah (Nouri et al. 2020). Di sisi lain, pembangunan jalan tol juga memberikan implikasi negatif terhadap berkurangnya daerah resapan air dan sektor UMKM yang gagal mendapatkan konsumen (Sumaryoto 2010). Pembangunan jalan tol juga cenderung menegasikan partisipasi masyarakat sekitar yang dirugikan. Masyarakat hanya dilibatkan pada kepentingan *stakeholder* untuk melakukan perencanaan saja. Akan tetapi, masyarakat tidak dilibatkan secara partisipatif menjadi tenaga kerja yang terlibat dalam proses pembangunan.

B. Pembangunan Bandara

Pembangunan Bandara di berbagai kota menjadi dimensi kebijakan pembangunan yang tampak secara eksplisit. Dalam hal ini, pembangunan Bandara disinyalir mampu menggerakkan

mobilitas masyarakat dari suatu daerah ke daerah lainnya. Melalui pembangunan Bandara, opsi transportasi dan aksesibilitas semakin melebar dan membuka kesempatan bagi masyarakat untuk bepergian dengan berbagai orientasi kepentingan. Pembangunan Bandara didefinisikan sebagai mekanisme sistemik menuju perubahan yang luas dari sisi sosial-ekonomi masyarakat. Walaupun begitu, perubahan yang diimplementasikan tidak hanya melahirkan dampak positif, namun juga negatif.

Pembangunan Bandara menjadi titik fundamental dari merebaknya beberapa problematika masyarakat yang cukup mendasar (Susanto 2020). *Pertama*, terjadi kepadatan penduduk dengan volume yang besar dan pertukaran budaya yang melahirkan beberapa tindakan anomie. *Kedua*, terjadi permasalahan lingkungan akibat berdirinya Bandara tanpa memperhatikan aspek lingkungan hidup. Pada derajat yang lain, konflik lahan pertanian menjadi konsekuensi logis dari pembangunan Bandara yang tidak kalkulatif dan akomodatif kepada masyarakat sekitar (Sopanudin 2017). Konflik lahan pertanian atas berdirinya pembangunan Bandara diakibatkan oleh beberapa hal, yaitu (1) terjadinya alih fungsi pada lahan pertanian, (2) kesalahan dalam melakukan pendataan tanah, (3) sistem ganti rugi yang tidak proporsional, dan (4) sikap yang diferensiatif dari masyarakat.

Pembangunan Bandara yang diakselerasikan oleh pemerintah tidak berbanding lurus terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Hal ini terlihat dari beberapa Bandara yang sepi dan minim sekali ada lalu lintas pesawat terbang yang beroperasi. Di antaranya adalah Bandara JB Soedirman (Purbalingga), Bandara Nglioram (Blora), Bandara Wiriadinata (Tasikmalaya), dan Bandara Kertajati (Majalengka). Dalam konteks ini, pemerintah seperti tidak melakukan analisis dan kalkulasi secara mendalam terkait pembangunan Bandara.

Sehingga dana APBN yang dikucurkan untuk membangun Bandara sangat tidak fungsional dan efektif. Seakan belum belajar dari realitas ini, pemerintah tetap akan membangun 10 Bandara baru sebelum tahun 2024 di beberapa daerah (CNBC Indonesia 2022)

C. Pembangunan LRT (*Light Rail Transit*)

Di tengah perkembangan dan transformasi teknologi-transportasi, pemerintah Indonesia juga melakukan pembangunan LRT (*Light Rail Transit*) di beberapa daerah. Pembangunan LRT yang pertama di Indonesia diawali di kota Palembang sekaligus diorientasikan untuk perhelatan Asian Games 2018. Pembangunan LRT di Palembang ini menggelontorkan dana APBN hingga Rp11,49 triliun dan digawangi oleh PT Kereta Api Indonesia dan PT Waskita Karya Tbk. LRT yang dibangun sendiri memiliki panjang hingga 23,40 km yang mengkoneksikan antara Bandara dengan komplek olahraga Jakabaring Palembang. Pembangunan LRT yang dikerjakan oleh pemerintah untuk menandai perubahan sosial masyarakat ke arah modernitas ternyata gagal.

Atensi masyarakat untuk menggunakan LRT hanya temporer dan ramai ketika perhelatan Asian Games 2018 berlangsung. Akan tetapi, saat ini, LRT di Palembang tidak ramai dikunjungi dan dinaiki oleh masyarakat. Terutama, ketika pandemi COVID-19, operasional LRT mengalami penurunan signifikan hingga 400 penumpang per hari (Antara 2020). Anggaran yang digelontorkan oleh pemerintah untuk membangun LRT dan subsidi operasional tidak berbanding lurus dengan minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi ini. Masyarakat di Palembang cenderung lebih tertarik menggunakan moda transportasi lain, seperti mobil, motor, bus, dan lain sebagainya.

LRT di Palembang bukan hanya membawa dampak yang positif bagi masyarakat, namun melahirkan berbagai

problematika dan polemik baru. Beberapa di antaranya adalah kemacetan yang masif akibat pembangunan LRT, pergantian lahan yang terpakai untuk LRT, dan penimbunan kolam retensi (Anita 2017). Penimbunan kolam retensi ini menjadi variabel yang sangat menyusahakan masyarakat di Palembang. Dikarenakan kolam retensi menjadi instrumen untuk menganggulangi bencana banjir di kota Palembang. Selain itu, dalam konteks perencanaan dan pembangunan, pemerintah seakan arogan dan tidak berdialog dengan masyarakat di Palembang (Pariza 2019). Karena hal ini, tidak heran problematika baru lahir di Palembang akibat kegagalan pemerintah dalam mengkalkulasi pembangunan LRT.

D. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Transformasi di sektor transportasi – terutama kereta api – membawa Indonesia pada proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Pembangunan kereta cepat merupakan proyek *Belt Road Initiative* (BRI) yang bermitra oleh negara China. Secara teknis, proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung menggunakan konsep *Business to Business* (B2B) antara perusahaan Indonesia dan China. Di antaranya adalah PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dan Beijing Yawan HSR Co Ltd. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ini akan beroperasi di jalur bawah tanah dan jalur layang dengan panjang hingga 150 km. Pihak *stakeholder* mengklaim bahwa kereta cepat yang menghubungkan antara dua kota megapolitan ini dapat ditempuh dengan jarak 45 menit.

Proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung menuai kontroversi dan kritik tajam dari beberapa pihak, terutama terkait dengan anggaran. Di mana anggaran untuk membangun proyek ini adalah 7,5 miliar USD atau Rp112,5 triliun. Anggaran ini membengkak dari proposal awal, yaitu 5,13 miliar USD atau Rp76 triliun. Bahkan, karena ada pembengkakan biaya untuk pembangunan mega proyek ini, pemerintah Indonesia melakukan utang kepada China sebesar Rp16 triliun.

Dana yang sangat besar ini – bahkan membengkak – dinilai tidak koheren dengan anggaran yang telah ditetapkan di dalam proposal awal. Oleh karena itu, cukup banyak pihak – termasuk masyarakat – yang sangat menilai bahwa proyek kereta cepat Jakarta-Bandung kurang terukur.

Selain dari dimensi anggaran, pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung memiliki dampak negatif terhadap aspek lingkungan yang berimplikasi terhadap realisasi AMDAL dan tata ruang (Sanjaya dan Sari 2020). Ada beberapa hal yang kontroversial dari pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, yaitu (1) permasalahan lingkungan hidup, (2) urgensi diadakannya pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, (3) inkonsistensi jaminan hukum, dan (4) minimnya sosialisasi dari pihak *stakeholder*. Di lain sisi, proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung juga tidak termaktub di dalam RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah). Karena hal ini, proyek ini masih menyisakan perdebatan di dalam ruang diskursus antara pemerintah, pengamat, maupun masyarakat.

E. Pembangunan Ibu Kota Negara (IKN)

Salah satu proyek mercusuar di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo adalah pembangunan Ibu Kota Negara (IKN). Di periode kedua, Presiden Joko Widodo secara konsisten merancang secara sistemik terkait pemindahan ibu kota dari Jakarta ke “Nusantara” yang terletak di provinsi Kalimantan Timur. Hingga di tahun 2022, DPR berhasil meratifikasi Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara (IKN). Undang-undang tersebut menjadi landasan konstitusional bagi pemerintah untuk melakukan pembangunan IKN yang ditargetkan mulai beroperasi pada tahun 2024 mendatang. Presiden Joko Widodo menjelaskan bahwa anggaran kalkulatif untuk membangun IKN adalah Rp466 triliun (Kompas 2022). Di mana sekitar 20% akan menggunakan APBN dan sisanya

diorientasikan untuk investasi dari perusahaan BUMN maupun asing.

Secara umum, ada tiga faktor substansial terkait urgensi pemindahan IKN, yaitu (1) transformasi ekonomi yang ditopang oleh pertumbuhan ekonomi nasional dan hilirisasi industri, (2) pemerataan pembangunan di luar Jawa dan implikasinya terhadap perputaran ekonomi secara lebih luas, dan (3) situasi dan kondisi Jakarta yang kurang memadai untuk pembangunan jangka panjang (Kementerian Keuangan 2022). Dengan melakukan pembangunan IKN, maka Indonesia mengupayakan adanya pertumbuhan ekonomi makro yang distimulasi oleh investasi dan perputaran ekonomi secara merata (Pribadi and Utomo 2021).

Jika dianalisis secara lebih kritis, pembangunan IKN memang sangat berisiko untuk melahirkan konflik sosial, terutama melibatkan masyarakat di daerah Penajam Paser. Secara faktual, ada potensi konflik yang inheren dengan pembangunan IKN. Di antaranya adalah terkait eksodus migrasi penduduk di Jawa ke IKN yang terletak di Kalimantan Timur. Aspek sosiologis dan kultural yang berbeda memiliki risiko akan terciptanya konflik yang melibatkan suku, agama, ras, dan antar golongan. Identitas yang berbeda ini dapat memantik lahirnya konflik sosial, seperti konflik antara Dayak dengan Madura beberapa dekade lalu (Djayanti et al. 2022).

Pada realitas sosial yang lain, eksistensi dari lembaga adat juga menjadi suatu polemik dalam pembangunan IKN. Lokasi pembangunan IKN di Kalimantan Timur sedikit mengganggu eksistensi dari masyarakat adat yang cukup mengakar dan konservatif. Bahkan, dalam melakukan pembangunan IKN, pemerintah kurang melibatkan aspirasi dan cenderung bias dalam melakukan sosialisasi-audiensi kepada masyarakat adat. Hal ini yang berimplikasi terhadap termarginalisasikannya masyarakat adat yang kental akan kultur lokal. Walaupun

pemerintah telah melakukan upaya preventif seperti relokasi tempat tinggal, namun beberapa masyarakat adat cukup keberatan terkait hal tersebut.

Dilema Pembangunan di Indonesia: Antara Pertumbuhan dan Ketergantungan

Pembangunan merupakan tindakan rasional yang disusun secara sistemik untuk mampu membawa perubahan yang lebih baik. Dalam konteks negara, pemerintah merupakan otoritas yang melegitimasi suatu kebijakan – termasuk kebijakan pembangunan – untuk diimplementasikan secara terstruktur dan terukur. Pembangunan yang diakselerasikan oleh pemerintah menjadi fondasi kemajuan dan modernisasi di segala aspek-aspek fundamental. Pada taraf ini, proses pembangunan akan menelurkan suatu *output* pembangunan yang sangat bergantung pada *input* pembangunan itu sendiri. Hal ini bertalian dengan kontekstualisasi kualitas dan implikasi dari pembangunan terhadap sendi-sendi kehidupan (Digdowiseiso 2019).

Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, corak pembangunan yang tampak sedikit berevolusi dari dimensi wacana politik dengan realitas pembangunan. Dalam konseptualisasi “Nawa Cita” yang didengungkan di awal pemerintahan, narasi *human development* harus terkikis tahun demi tahun karena disorientasi pembangunan. Kebijakan dan narasi pembangunan di Indonesia melahirkan corak orientatif pada pertumbuhan ekonomi. Hal ini dapat dilihat dari pembangunan infrastruktur yang masif di berbagai daerah, seperti Bandara, transportasi, jalan tol, dan lain sebagainya. Pembangunan infrastruktur di segala aspek fisik akan mampu secara koheren meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.

Negara berorientasi secara partikular pada pembangunan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi akan menciptakan disparitas sosial serta krisis lingkungan (Korten 1990). Bagi Korten, ada tiga aspek fundamental yang menjadi konsekuensi logis dari model

pembangunan ekonomi, yaitu kemiskinan, kerusakan lingkungan hidup, dan kekerasan komunal. Dalam konteks ini, pemerintah memang berhasil untuk membawa Indonesia stabil dengan angka pertumbuhan ekonomi di atas 5%. Akan tetapi, pemerintah seperti lupa bahwa orientasi pembangunan yang dijalankan membawa problematika baru pada dimensi sosial dan lingkungan hidup. Pembangunan infrastruktur harus mengorbankan lapisan masyarakat rentan dan menghasilkan krisis lingkungan hidup.

Untuk mencapai kemajuan yang pesat, pemerintah juga membuka katup investasi sebanyak mungkin. Pemerintah berupaya menciptakan pertumbuhan ekonomi dengan masuknya modal-modal investasi dari negara-negara asing di berbagai proyek pembangunan. Semakin tinggi tingkat investasi dalam konfigurasi saham, indeks, reksadana, dan lain-lain, maka negara memiliki proporsi kemajuan yang semakin tinggi. Hal ini selaras dengan teori tabungan dan investasi yang digagas oleh Harrod-Domar (dalam Hacche 1979) bahwa masyarakat di negara maju ditandai dengan volume investasi yang tinggi. Karena hal ini, Indonesia memiliki Kementerian Investasi/Badan Koordinasi Penanaman Modal.

Saat ini, pemerintah berhasil merealisasikan investasi sebesar Rp282,4 triliun. Angka tersebut cukup besar jika ditilik dari angka investasi untuk berbagai proyek pembangunan di Indonesia. Akan tetapi, jika dianalisis secara lebih kritis, investasi yang besar ini mengkooptasi berbagai aset negara. Investasi yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi juga menegasikan perkembangan sumber daya manusia secara lebih luas. Karena, pertumbuhan ekonomi hanya berkutat pada pendapatan perkapita tanpa memperhatikan bagaimana kondisi ekonomi mikro di tengah lapisan masyarakat. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi didasari pada perlindungan negara terhadap investor asing yang mendistribusikan modal kepada berbagai proyek pembangunan (Rostow 1959). Karena hal ini, pemerintah yang

terlalu berorientasi pada pertumbuhan ekonomi menjadi bias dan tidak optimal dalam mengurus terhadap sumber daya manusia.

Jika pada perspektif modernisasi – berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi – Indonesia mungkin menjadi salah satu negara di dunia yang memiliki progres positif. Hal ini terlihat dari posisi Indonesia di taraf ekonomi global yang masuk ke dalam forum G20. Forum G20 adalah kerja sama antara negara yang memiliki perekonomian terbesar di dunia. Bahkan, saat ini, Indonesia menjadi Presidensi G20 Indonesia 2022 dengan berbagai visi dan rancangan strategi menghadapi dinamika global. Secara normatif, Indonesia berhasil menunjukkan eksistensinya pada dunia sebagai negara yang besar dari dimensi ekonomi. Akan tetapi, Indonesia secara internal masih mengalami berbagai persoalan dan problematika. Misalnya, terkait kemiskinan, persoalan pengangguran, permasalahan lingkungan hidup, dan lain sebagainya.

Pada perspektif dependensi (ketergantungan), pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah menggambarkan siklus ketergantungan yang tidak berkesudahan. Realitas ketergantungan merupakan kondisi di mana pembangunan ekonomi di suatu negara sangat bergantung pada intervensi dari negara asing (Sunkel 1969). Dalam konteks yang lebih makro, ketergantungan terjadi akibat kapitalisme global yang melahirkan negara dunia ketiga. Negara dunia ketiga merupakan negara yang masih berkembang dan berada di bawah bayang-bayang negara maju. Dos Santos (dalam Key 2019) memandang bahwa realitas ketergantungan pada negara dunia ketiga disebabkan oleh monopoli modal asing, pembiayaan proyek pembangunan dan implementasi teknologi. Jika ketiga variabel ini dilanggengkan oleh negara, maka negara tersebut sebenarnya sedang bergantung pada negara lain.

Saat ini, Indonesia merupakan negara yang sedang terjebak ke dalam ketergantungan dengan negara asing. Hal ini sangat

tampak dari berbagai proyek – terutama infrastruktur – yang dimonopoli oleh modal asing dengan sistem utang maupun investasi. Contohnya, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang merupakan contoh monopoli dari China. Pada derajat ini, Indonesia masuk ke dalam *periphery countries* (negara pinggiran) yang diintervensi dan dimonopoli oleh *core nations* (negara inti) (Wallerstein 1987). China menjadi negara yang mampu untuk mendistribusikan teknologi transportasi kepada Indonesia dengan dalih modernisasi dan efisiensi. Dengan cara ini, Indonesia terhipnotis hingga menggelontorkan dana yang sangat besar, yaitu 7,5 miliar USD atau Rp112,5 triliun.

Indonesia juga memiliki utang yang sangat besar kepada berbagai negara asing, seperti Singapura (USD 60,076 miliar), Amerika Serikat (USD 33,527), Jepang (25,485 miliar), China (USD 20,839 miliar), Hong Kong (USD 17,634 miliar), dan lain-lain. Utang ini mencerminkan bagaimana Indonesia sangat bergantung dengan negara-negara asing. Dengan dalih pembangunan, pemerintah sengaja melakukan utang yang sangat berisiko untuk melahirkan krisis ekonomi secara lebih luas. Lahan-lahan subur di Indonesia harus dikorbankan untuk proyek pembangunan yang diorientasikan pada konteks pertumbuhan ekonomi. Aset dan sumber daya alam dikeruk secara masif dengan intervensi dari negara-negara asing melalui investasi, modal, dan lain sebagainya. Karena hal ini, *underdevelopment* terjadi akibat sumber dan aset negara dikapitalisasi dan dieksploitasi oleh negara asing (Frank 2023).

Pemerintah Indonesia seperti mengalami dilema dalam melakukan proses pembangunan. Konsep Nawa Cita yang didengungkan di awal pemerintahan terdistorsi akibat reorientasi model pembangunan yang mengarah pada modernisasi dan pertumbuhan ekonomi. Namun, melalui proses pembangunan ini, Indonesia seperti terperangkap ke dalam lubang ketergantungan yang dalam. Berbagai proyek pembangunan

selalu melibatkan utang kepada negara asing dengan jumlah yang sangat besar. Semakin tinggi utang yang dimiliki oleh Indonesia, maka semakin tinggi pula tingkat ketergantungan dengan negara asing. Walaupun sudah ada upaya melepaskan diri dari bayang-bayang ketergantungan – seperti kebijakan hilirisasi nikel, kepemilikan saham Freeport 51%, dan lain-lain – tapi hal itu belum cukup. Ini yang menjadi dilema pembangunan di Indonesia, antara orientasi pertumbuhan dan implikasinya terhadap ketergantungan.

Kesimpulan

Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Indonesia memiliki corak pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi. Secara konseptual, hal ini bertentangan dengan narasi “Nawa Cita” yang lebih menekankan pada pembangunan manusia (*human development*). Untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, pemerintah membangun berbagai proyek infrastruktur, seperti jalan tol, Bandara, LRT (*Light Rail Transit*), kereta cepat, dan IKN (Ibu Kota Negara). Akan tetapi, pembangunan tersebut melahirkan berbagai dampak dan implikasi berupa permasalahan dalam aspek sosial, budaya, ekonomi, serta lingkungan hidup. Selain itu, konfigurasi pembangunan ini berhasil mengantarkan Indonesia mencapai pertumbuhan ekonomi 5,31%. Namun, hal ini memiliki dampak ketergantungan antara Indonesia dengan negara-negara asing seiring dengan jumlah utang dan investasi yang semakin tinggi. Hal ini yang menjadi dilema pembangunan di Indonesia, antara pertumbuhan ekonomi sebagai *output* pembangunan dan kaitannya dengan realitas ketergantungan yang asimetris.

Daftar Pustaka

Antara. *Penumpang LRT Sumsel turun drastis dihantam COVID-19*.
Juli 23, 2020.
<https://www.antaranews.com/berita/1628794/penumpang-lrt-sumsel-turun-drastis-dihantam-covid-19>.

- Anita, S. B. "MASYARAKAT PALEMBANG DI TENGAH PEMBANGUNAN LIGHT RAIL TRANSIT (LRT)(Analisis Wacana Kritis Kapitalisme, Sosialisme dan Nasionalisme Dalam Etika Islam)." *Jurnal Dakwah Tabligh*, 18(2), 219-236, 2017.
- Ayundari. *Urgensi Pemindahan Ibu Kota*. Januari 25, 2022. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-kalbar/baca-artikel/14671/Urgensi-Pemindahan-Ibu-Kota-Negara.html>.
- Basu, K. *Reading in political economy (Ed)*. New York: Willey-Blackwell, Cornell University, 2002.
- Bratakusumah, Riyadi dan Deddy Supriadi. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Digdowiseiso, K. *Teori pembangunan*. Jakarta, 2019.
- Djayanti, H. D, I. G Sumertha, and A. P Utama. "Potensi Konflik Sosial Dalam Pemindahan Ibukota Negara Republik Indonesia." *Jurnal Damai Dan Resolusi Konflik*, 8(1), 1-15., 2022.
- Farisa, F. *Jokowi: Pembangunan IKN Butuh Rp466 Triliun, 20 Persen Diambil dari APBN*. Maret 15, 2022. <https://nasional.kompas.com/read/2022/03/15/08563911/jokowi-pembangunan-ikn-butuh-rp-466-triliun-20-persen-diambil-dari-apbn>.
- Frank, A. G. *The development of underdevelopment. In Imperialism (pp. 26-36)*. Routledge, 2023.
- Hacche, G. *The theory of economic growth: an introduction (p. 349)*. London: Macmillan., 1979.
- Hakim, N, K Murtalaksono, and O Rusdiana. "Konflik Penggunaan Lahan di Taman Nasional Gunung Halimun Salak Kabupaten Lebak." *Jurnal Sosiologi Pedesaan*, 4(2), 128-138., 2016.

Dilema Pembangunan di Indonesia: Analisis Mengenai Dampak dan Implikasi Kebijakan Pembangunan Era Presiden Joko Widodo

- Hirschman, A. O, and G Sirkin. "Investment Criteria and Capital Intensity Once Again." *The Quarterly Journal of Economics*, 72(3), 469-471., 1958.
- Idris, M. *Bengkak Lagi, Utang Pemerintah Era Jokowi Kini Tembus Rp7.496 Triliun.* November 28, 2022. <https://money.kompas.com/read/2022/11/28/135156926/bengkak-lagi-utang-pemerintah-era-jokowi-kini-tembus-rp-7496-triliun?page=all>.
- Indarto, K. D, and S Rahayu. "Dampak pembangunan perumahan terhadap kondisi lingkungan, sosial dan ekonomi masyarakat sekitar di kelurahan sambiroto, kecamatan tembalang." *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 4(3), 428-439., 2015.
- Jemadu, A. "Pembangunan dan modernisasi: implikasinya terhadap tatanan ekologi dan sosial." *Jurnal Administrasi Publik*, 2(2), 2003.
- Kay, C. "Theotonio dos Santos (1936-2018), the revolutionary intellectual who pioneered dependency theory." *Development and Change*, 50(2), 599-630 (Development and Change), 2019.
- Khasanah, U, N Nugraha, and W Kokotiasa. "Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi." *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108-120, 2017.
- Nouri, M. N., Wicaksono, A. D., & Rachmawati, T. A. "Dampak Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto terhadap Alih Fungsi Lahan dan Kemandirian Pangan Jombang." *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 9(3), 59-70, 2020.
- Nss, R. L. P, E Suryawardana, and D Triyani. "Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang." *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82-103, 2015.

- Nugroho, I, and R. Dahuri. *Pembangunan Wilayah: Perspektif ekonomi, sosial dan lingkungan*. Jakarta: Pustaka LP3ES Jakarta. Cetakan Pertama., 2004.
- Panjaitan, H. A. M, S Mulatsih, and W Rindayati. "Analisis dampak pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif Provinsi Sumatera Utara." *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*, 8(1), 43-61, 2019.
- Pariza, A. *PEMBANGUNAN PROYEK LRT DI KOTA PALEMBANG DALAM PERSPEKTIF DEMOKRASI DELIBERATIF*. (Doctoral dissertation, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik)., 2019.
- Pribadi, D. S, and S Utomo. "Dampak Perpindahan Ibu Kota Negara terhadap Pemulihan Ekonomi dalam Perspektif Persaingan Usaha." *Jurnal Persaingan Usaha*, 1(2), 27-42., 2021.
- Rutherford, D. *Routledge dictionary of economics*. Routledge., 2013.
- Sanjaya, F, and V Puspitasari. "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme." *Padjadjaran Journal of International Relations*, 2(2), 170-186., 2020.
- Siagian, S. "Indonesia's foreign policy and its relations with Australia." *Sydney Papers*, 6(3), 52-68., 1994.
- Sopanudin, A. "Konflik lahan pertanian dalam pembangunan bandara internasional di Kulon Progo." *E-Societas*, 6(1), 2017.
- Sumaryoto, S. "Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial, dan ekonomi lingkungannya." *Journal of Rural and Development*, 1(2), 2018.
- Sunkel, O. "National development policy and external dependence in Latin America." *The Journal of Development Studies*, 6(1), 23-48, 1969.

Dilema Pembangunan di Indonesia: Analisis Mengenai Dampak dan Implikasi Kebijakan Pembangunan Era Presiden Joko Widodo

- Suriani, S, and C. N Keusuma. "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia." *ECOsains: Jurnal ilmiah ekonomi dan pembangunan*, 4(1), 1-18., 2015.
- Susanto, H. "Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulonprogo." *Majalah Ilmiah Bijak*, 17(1), 1-9, 2020.
- Syamsi, S. S. "Nawa Cita Jokowi-JK dalam Paradigma Pembangunan Ekonomi." *SOIJST Vol. 1 (1): 73-102.* , 2018.
- Wallerstein, I. *World-systems analysis. Social theory today.* 3, 310-313., 1987.
- Wijaya, D. E. "Kemajuan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia Era Kepemimpinan Jokowi." *Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.)*, 2021.
- Yandwardhana, E. *Deretan Bandara Sepi Dibangun Era Jokowi, Masih Mau Nambah.* September 02, 2022. [https://www.cnbcindonesia.com/news/20220902005229-4-368644/deretan-bandara-sepi-dibangun-era-jokowi-masih-mau-nambah\](https://www.cnbcindonesia.com/news/20220902005229-4-368644/deretan-bandara-sepi-dibangun-era-jokowi-masih-mau-nambah).
- Yanwardhana, E. *Mau Tahu Berapa Km Tol Sudah Dibangun Jokowi? Nih Datanya!* April 27, 2021. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210427123623-4-241192/mau-tahu-berapa-km-tol-sudah-dibangun-jokowi-nih-datanya>.