

**PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA:  
MENATA ULANG PERAN PEMERINTAH DAN DUNIA USAHA SWASTA DALAM  
PEMBANGUNAN DAN PENGELOLAAN INFRASTRUKTUR**

oleh : Endy Arif Budyanto

Dosen Tetap Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Jakarta

email: endy\_xx@yahoo.com

**ABSTRAK:** Setelah krisis ekonomi tahun 1998, Investasi infrastruktur di Indonesia turun menjadi hanya 1-2% dari Product Domestic Bruto (PDB), dan setelah itu secara berangsur terus meningkat di kisaran 2-3%. Badan Perencana Pembangunan Nasional (Bappenas) memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur pada tahun 2010-2014 mencapai Rp 1.429 triliun atau sekitar 3% dari PDB, hal ini dalam rangka 'mengejar' agar angka pertumbuhan ekonomi sebesar 5-7% per tahun dapat tercapai. Namun hal tersebut terkendala dengan terbatasnya kemampuan pendanaan Pemerintah, sehingga diproyeksikan bahwa sekitar 65% dari kebutuhan investasi tersebut diharapkan berasal dari swasta. Sebagai perbandingan, investasi infrastruktur di negara maju adalah 5-6% dari PDB. Perpres juga memberikan peluang bagi badan usaha swasta untuk mengajukan prakarsa proyek kerjasama di luar proyek yang diajukan pemerintah (unsolicited project) dengan tetap mengacu pada prosedur pengusulan proyek yang berlaku dan apabila diterima, akan tetap diproses melalui pelelangan umum secara terbuka dan kompetitif. Pemrakarsa proyek akan diberikan kompensasi antara lain dalam bentuk pemberian tambahan nilai atau pembelian prakarsa proyek termasuk Hak Kekayaan Intelektual (HAKI) yang menyertainya.

*Kata Kunci:* Infrastruktur, swasta, pendapatan

**ABSTRACT:** After the 1998 economic crisis, infrastructure investment in Indonesia fell to only 1-2% of Gross Domestic Product (GDP), and then gradually increasing the range of 2-3%. National Development Planning Agency (Bappenas) has estimated infrastructure investment needs in the year 2010-2014 to reach USD 1429 trillion or about 3% of GDP, this in order to 'catch up' for the economic growth rate of 5-7% per year can be achieved. But it is constrained by the limited ability of government funding, which is projected that approximately 65% of the investment needs are expected to come from the private sector. In comparison, investment in infrastructure in developed countries is 5-6% of GDP. Regulation also provides an opportunity for private entities to propose initiatives outside the project cooperation projects proposed by the government (unsolicited project) with a fixed reference to the applicable procedures for the project proposal and if accepted, will still be processed through a public tender in an open and competitive. Project proponent will be compensated in the form of additional value or the purchase of project initiatives including Intellectual Property Rights (IPR) that accompany it.

*Keywords:* Connection, modelling, cantilever

## LATAR BELAKANG

Infrastruktur memegang peranan penting dalam pembangunan nasional. Pembangunan infrastruktur akan menyerap banyak tenaga kerja dan mendorong potensi pertumbuhan daerah. Setiap 1 persen belanja infrastruktur akan menyumbang 0,21 persen pertumbuhan ekonomi domestik (LIPI). Bila dibandingkan dengan negara-negara di kawasan regional ketersediaan infrastruktur Indonesia saat ini masih jauh tertinggal. Menurut *Global Competitiveness Report 2009-2010*, peringkat daya saing infrastruktur Indonesia berada di peringkat 84 dari 133 negara. Sedangkan Thailand (40), Malaysia (26) dan Singapura (4).

Tidak dapat dipungkiri bahwa kemajuan ekonomi suatu negara banyak dipacu oleh kemantapan pembangunan infrastruktur di negara yang bersangkutan, namun tidak selalu bahwa pembangunan infrastruktur kemudian dapat sesegera memacu kemajuan ekonominya. Ada faktor keunggulan lokasi yang juga mempengaruhi. Begitu pun terjadi bagi daerah-daerah. Ada daerah-daerah yang sangat sensitif terhadap kebutuhan pembangunan infrastruktur, dan ada juga daerah-daerah yang geming saja sehingga pembangunan infrastruktur sering “*under-utilized*”. Indonesia adalah negara besar dan berpulau-pulau dengan spektrum geografi yang luas dan kultur beragam serta keunggulan lokasi yang heterogen. Tidak dapat dielakkan terjadinya kesenjangan antar wilayah akibat keunggulan wilayah-wilayah tertentu dan ketertinggalan banyak bagian wilayah lain. Diferensiasi wilayah ini juga menjadi tantangan dalam pembangunan infrastruktur dikarenakan “*outcome*” atas pembangunannya tidak berdampak sama. Dalam konteks investasi beberapa wilayah unggul mempunyai daya saing tinggi dan sebaliknya bagi wilayah-wilayah lain dengan daya saing yang tertatih-tatih.

Di tingkat global, keunikan (keberagaman) wilayah Indonesia di satu pihak memberi peluang untuk dipacu pembangunan infrastrukturnya sehingga mampu menjadi jangkar dari kemajuan ekonomi nasional, sementara banyak wilayah lain yang harus dijaga agar tetap tumbuh dan menjadi bagian dari satuan nasional. Untuk itu Indonesia, memerlukan sebuah strategi yang tepat dalam pembangunan infrastruktur agar tidak tertinggal di kancah global.

Setelah krisis ekonomi tahun 1998, Investasi infrastruktur di Indonesia turun menjadi hanya 1-2% dari *Product Domestic Bruto* (PDB), dan setelah itu secara berangsur terus meningkat di kisaran 2-3%. Badan Perencana Pembangunan Nasional (Bappenas) memperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur pada tahun 2010-2014 mencapai Rp 1.429 triliun atau sekitar 3% dari PDB, hal ini dalam rangka ‘mengejar’ agar angka pertumbuhan ekonomi sebesar 5-7% per tahun dapat tercapai. Namun hal tersebut terkendala dengan terbatasnya kemampuan pendanaan Pemerintah, sehingga diproyeksikan bahwa sekitar 65% dari kebutuhan investasi tersebut diharapkan berasal dari swasta. Sebagai perbandingan, investasi infrastruktur di negara maju adalah 5-6% dari PDB (ptsmi.co.id).

Kenyataan mengenai ketidakmampuan Pemerintah dalam membiayai investasi infrastruktur ini tentunya sangat sulit untuk diterima masyarakat dengan mengingat bahwa bagaimanapun juga Pemerintahlah yang berkewajiban untuk menyediakan pelayanan yang baik bagi masyarakat terutama dalam penyediaan infrastruktur sebagai bagian dari *Public Service Obligation* (PSO). Pemerintah sendiri memiliki kepentingan dalam pembangunan infrastruktur karena infrastruktur oleh Pemerintah tidak hanya dipandang sebagai *public goods* tetapi lebih kepada *economic goods*. Kebijakan PSO sendiri secara keseluruhan membebani APBN setiap tahunnya karena kebijakan ini menyerap hingga 15% dari keseluruhan APBN setiap tahunnya.

## **PERAN PEMERINTAH DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan juga berguna untuk menentukan arah pembangunan di masa yang akan datang. Pertumbuhan ekonomi yang positif menunjukkan adanya peningkatan

perekonomian sebaliknya pertumbuhan ekonomi yang negatif menunjukkan adanya penurunan.

*“A country’s economic growth as a long-term rise in capacity to supply increasingly diverse economic goods to its population, this growing capacity based on advancing technology and the institutional and ideological adjustments that it demands”* (Simon Kuznets). Pertumbuhan ekonomi suatu negara juga dipengaruhi oleh akumulasi modal (investasi pada tanah, peralatan, prasarana dan sarana dan sumber daya manusia), sumber daya alam, sumber daya manusia (baik dalam jumlah maupun tingkat kualitasnya), kemajuan teknologi, akses terhadap informasi, keinginan untuk melakukan inovasi dan mengembangkan diri serta budaya kerja (Todaro, 2000).

Selama ini, Pemerintah telah mengeluarkan banyak waktu, tenaga dan dana untuk pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Hasil pembangunan dapat dilihat di seluruh wilayah Indonesia meskipun terdapat ketimpangan yang menunjukkan adanya perbedaan kecepatan pembangunan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Peran Pemerintah dalam pembangunan infrastruktur sudah sangat jelas, disamping sebagai regulator, Pemerintah juga adalah pelaksana dan pengelola infrastruktur. Besarnya peran Pemerintah pada pembangunan dan pengelolaan infrastruktur juga terjadi di banyak negara, bahkan di negara-negara maju sekalipun. Monopoli pembangunan dan pengelolaan infrastruktur adalah bagian strategi perekonomian dan menjaga stabilitas nasional suatu negara, karena bagaimanapun juga baik buruknya infrastruktur turut menentukan laju pertumbuhan ekonomi suatu negara.

## **PERAN SWASTA DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

Karena kendala seperti sudah dijelaskan pada paragraf sebelumnya, dengan demikian peran swasta baik itu swasta nasional maupun internasional sangat penting di dalam menunjang pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hal yang perlu disiapkan oleh Pemerintah adalah sebuah kerangka kerja yang jelas dalam keterlibatan pihak swasta ini, agar dikemudian hari tidak berdampak pada penguasaan hajat hidup orang banyak. Oleh karena itu, rambu-rambu yang mengatur keterlibatan swasta dalam pembangunan infrastruktur harus sudah dipersiapkan secara matang dan transparan, serta sudah dipetakan pada sektor-sektor infrastruktur mana saja yang dapat dikerjasamakan dengan pihak swasta. Bahkan untuk sektor-sektor infrastruktur yang menguasai hajat hidup orang banyak, peran swasta hanyalah sebagai investor, sedang pengelolanya tetap oleh Pemerintah. Payung hukum juga sangat diperlukan oleh swasta dalam keterlibatannya dalam pembangunan infrastruktur untuk memberikan kenyamanan investasi dan kepastian hukum pada investor.

Di Indonesia, keberhasilan peran swasta dalam pembangunan infrastruktur adalah pada sub-sektor telekomunikasi, dimana swasta tidak hanya disertai sebagai investor dan pembangun, melainkan juga sebagai pengelola. Hasilnya dapat dilihat dan dinikmati saat ini, pertelekomunikasian di Indonesia mengalami kemajuan yang cukup pesat. Dari contoh tersebut, kejelian Pemerintah dalam memilih sektor maupun sub-sektor mana yang akan diserahkan kepada swasta ditunjang dengan peraturan dan rambu-rambunya dapat memberikan *multiplier effect* bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia secara keseluruhan.

Walaupun Indonesia sudah memiliki pengalaman dalam melibatkan swasta, baik swasta domestik maupun asing, dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur, namun sebenarnya hal ini tidaklah mudah dan sederhana, minimal hal itulah diperoleh dari pengalaman negara-negara berkembang lainnya saat melaksanakan pembangunan proyek-proyek infrastruktur yang melibatkan swasta. Meskipun pada tahap awal kelihatannya sukses, namun pada pelaksanaan selanjutnya banyak mengalami hambatan, terbengkalai dan tidak sesuai dengan yang diharapkan. Hal ini bukan hanya karena tidak tercukupinya sumber dana pembangunan, akan tetapi juga disebabkan oleh karena banyaknya permasalahan sulit dan kompleks yang harus dihadapi oleh pihak swasta dalam pembangunan proyek infrastruktur (Montek S Ahluwalia, 1996). Permasalahan sulit dan kompleks ini karena menurut Imron Bulkin, 2005, karena pembangunan infrastruktur oleh swasta memiliki beberapa karakter khusus, antara lain:

1. Memerlukan dana investasi yang sangat besar
2. Memerlukan periode waktu cukup lama untuk penyelesaian konstruksi (bahkan sering di atas lima tahun)
3. Memerlukan masa pengembalian investasi yang cukup panjang (di atas 20 tahun)
4. Sering kali timbul permasalahan yang berkaitan dengan lingkungan hidup (*environment effects and clearances*), contoh, pembebasan lahan
5. Harus menghadapi banyak hambatan regulasi dari pemerintah, termasuk kontrol tarif (*price control*)

Karakter khusus ini juga menyebabkan proyek-proyek infrastruktur swasta sangat rentan (*vulnerable*) terhadap banyak risiko yang membuat pihak swasta enggan dan ragu untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur, terutama di negara-negara berkembang yang mempunyai sedikit pengalaman dalam bekerja sama dengan pihak swasta untuk pembangunan infrastruktur. Untuk mengurangi risiko investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur, diperlukan pemenggalan (*unbundling*) terhadap risiko yang mungkin dihadapi dan mendorong partisipasi dari berbagai pihak untuk secara bersama-sama memikul beban risiko tersebut. Pada proses pemenggalan risiko ini, perlu diupayakan pengurangan risiko sampai pada tahap di mana investor swasta masih mempunyai peluang keuntungan untuk mengembalikan ekuiti (ROE -*Return On Equity*) sehingga pemilik dana (*lenders*) merasa yakin dan aman terhadap dana yang dipinjamkan. Selain karakteristik yang unik, investasi infrastruktur oleh swasta juga memiliki beberapa risiko, yaitu antara lain:

## 1. RESIKO PENYESUAIAN TARIF OLEH PEMERINTAH

Pada sektor maupun sub-sektor infrastruktur yang masih bersifat monopoli, besar kecilnya tarif sangat tergantung pada regulasi penentuan dan penyesuaian oleh Pemerintah. Padahal seharusnya besar kecilnya tarif ditentukan oleh keseimbangan antara ketersediaan dengan kemampuan daya beli pemakai (*willingnes to pay*). Berdasarkan penelitian oleh *Asian Development Bank* (ADB), bahwa keuntungan rata-rata pengembalian investasi yang masih dianggap *reasonable* untuk pihak swasta dalam pembangunan infrastruktur adalah sekitar 22-25%. Besaran angka ini memang masih terus menjadi perdebatan dan kritikan karena dianggap oleh beberapa pihak terlalu tinggi, namun setidaknya besaran angka ini dapat dijadikan sebagai *benchmark* dalam menentukan besar kecilnya keuntungan yang dianggap layak secara umum. Adapun penetapan tarif untuk memberikan pelayanan bagi kelas ekonomi (masyarakat bawah) yang biasanya ditentukan

di bawah harga pasar, perlu diberikan semacam kompensasi dari Pemerintah dalam rangka *Public Service Obligation* (PSO). Mengingat proyek infrastruktur merupakan proyek jangka panjang dan sangat terpengaruh oleh fluktuasi tingkat bunga, inflasi, dan nilai tukar rupiah, penyesuaian tarif setiap periode tertentu sangat diperlukan.

Oleh karena itu, kerangka regulasi Pemerintah mengenai formula perhitungan penentuan dan penyesuaian tarif yang adil dan transparan menjadi sangat penting untuk dirumuskan. Perlu disadari bahwa besaran tarif merupakan salah satu faktor penentu utama dalam pengambilan keputusan layak atau tidaknya suatu proyek infrastruktur. Pengalaman di negara kita, penyesuaian tarif selalu tidak tegas, bahkan setiap akan dilakukan penyesuaian tarif selalu mendapatkan protes keras dari masyarakat serta badan legislatif, yang pada akhirnya penyesuaian tarif ditentukan bukan berdasarkan pertimbangan finansial, tetapi lebih pada pertimbangan politis. Oleh karena itu, apabila kondisi semacam ini tidak berubah, usaha untuk meningkatkan partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia akan sulit untuk direalisasikan.

## **2. RESIKO ADANYA DISTORSI PASAR**

Risiko pasar sangat terkait dengan kemungkinan tidak tepatnya proyeksi pemakai jasa infrastruktur (*demand projection*) yang diketahui pada saat proyek tersebut beroperasi. Risiko semacam ini harusnya dibebankan kepada pihak investor. Namun, untuk kasus tertentu, seperti pembangunan tenaga listrik, pihak swasta yang harus menjual hasilnya kepada distributor (PLN) secara monopoli, maka investor swasta biasanya akan meminta jaminan jumlah minimum pemakai jasa dari pemerintah. Hal yang sama bisa terjadi untuk pembangunan jalan tol, pelabuhan, dan telekomunikasi. Sebenarnya bisa juga permasalahan ini diselesaikan dengan penyesuaian tarif, tetapi ketidakpastian penyesuaian tarif di negara kita masih sangat besar.

## **3. RESIKO DAMPAK EKOLOGI**

Proyek-proyek infrastruktur biasanya memerlukan pembebasan lahan yang luas dan dapat menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan di sekitarnya. Permasalahan ini biasanya tidak sederhana, bahkan bisa sampai ke proses pengadilan, terutama apabila sudah melibatkan banyak pihak. Bila hal ini terjadi, pembangunan proyek akan mengalami keterlambatan cukup lama. Akibatnya, penyelesaian proyek tertunda, yang secara otomatis akan menimbulkan beban bunga (*cost of money*) yang sangat merugikan bagi investor. Oleh karena itu, pemerintah perlu memiliki regulasi mengenai mekanisme dan prosedur pembebasan lahan yang jelas, tegas, adil, dan transparan, termasuk tentang persyaratan analisis mengenai dampak lingkungan (amdal) yang harus dipenuhi oleh pihak investor.

## **4. RESIKO MASA KONSTRUKSI DAN SAAT OPERASI**

Proyek-proyek infrastruktur, khususnya untuk pembangkit tenaga listrik, pembangunan jalan tol, dan pelabuhan, memerlukan investasi besar dengan masa konstruksi yang sangat panjang. Konsekuensinya, proyek semacam ini mempunyai risiko tinggi pada masa konstruksi, yang antara lain ditunjukkan dengan makin lamanya waktu yang diperlukan

dalam penyelesaian konstruksi. Akibatnya, biaya yang diperlukan semakin membengkak (*cost-over runs*). Risiko semacam ini tidak perlu ditanggung oleh pihak investor, tetapi dapat dialihkan kepada pihak kontraktor yang mempunyai reputasi dan kredibilitas tinggi secara internasional melalui kontrak kerja dalam bentuk *turnkey project*. Upaya semacam ini perlu dilakukan untuk melindungi investasi dari risiko keterlambatan penyelesaian proyek, beban bunga, serta untuk mendapatkan semacam jaminan dan penalti terhadap kemungkinan terjadinya keterlambatan penyelesaian proyek. Meskipun cara ini memerlukan biaya konstruksi lebih mahal dan pada akhirnya akan direfleksikan pada besaran tarif, tetapi upaya semacam ini bisa dijadikan salah satu elemen untuk mengurangi risiko sehingga proyek tersebut menjadi layak secara finansial. Sementara pada tahap operasi, kinerja teknik pada proyek-proyek infrastruktur memiliki risiko relatif rendah. Meski demikian, risiko ini dapat dikurangi melalui pengaturan kontrak secara ketat dengan kontraktor pengoperasian dan pemeliharaan yang sudah cukup berpengalaman dalam pengoperasian dan pemeliharaan proyek.

Untuk mengurangi tingkat risiko yang harus ditanggung oleh pihak swasta dan memberikan kepastian, Pemerintah harus dapat meyakinkan kepada investor, bahwa kerjasama penyediaan infrastruktur antara Pemerintah dengan swasta ini dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip kemitraan yang adil, terbuka, transparan, bersaing, bertanggung-gugat, saling menguntungkan, saling membutuhkan, dan saling mendukung. Kerjasama tersebut dilaksanakan selain melalui perjanjian kerjasama atau izin perusahaan namun juga dengan adanya regulasi yang mendukung dan melindungi investasi dan pengelolaan infrastruktur. Pemerintah dapat pula melakukan terobosan lainnya seperti menyederhanakan proses pengadaan kerjasama Pemerintah dengan badan usaha swasta dan menjamin bahwa proses pelaksanaannya berdasarkan pada prinsip-prinsip transparansi, kompetisi, efisiensi, dan kesetaraan (*level playing field*).

## **PERCEPATAN PEMBAGUNAN INFRASTRUKTUR**

Secara umum masyarakat Indonesia telah terbiasa menikmati struktur tarif yang disubsidi oleh Pemerintah sehingga tingkat ketergantungan inilah yang menyebabkan terjadinya keresahan di masyarakat saat Pemerintah menaikkan harga BBM. Tidak adanya tingkat kompetisi dan struktur tarif yang tidak mencapai tingkat keekonomian menjadi salah satu penyebab pembangunan infrastruktur di Indonesia menjadi lambat kemajuannya. Akibatnya pertumbuhan infrastruktur tidak sejalan dengan tingkat permintaannya (*demand*) dan dinamika kegiatan dari masyarakat.

Masuknya swasta dalam usaha pembangunan infrastruktur di Indonesia secara jangka panjang juga akan mengubah paradigma masyarakat mengenai pembangunan dan pelayanan infrastruktur, bahkan secara lebih luas dapat pula menjadi pembelajaran kepada masyarakat, untuk lebih menghargai dan lebih menjaga fasilitas-fasilitas infrastruktur yang selama ini dinikmati. Untuk pengelola infrastruktur sendiri juga akan lebih berusaha lebih keras untuk lebih memuaskan konsumen atau pengguna.

Selain itu, dalam rangka mewujudkan komitmen untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pemerintah mengambil langkah-langkah yang komprehensif guna menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan swasta dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha yang sehat dengan tetap melindungi dan

mengamankan kepentingan konsumen, masyarakat, dan badan usaha swasta. Komitmen tersebut salah satunya diwujudkan dalam bentuk penerbitan Peraturan Presiden (Perpres) No. 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang dikeluarkan pada tanggal 9 November 2005 sebagai pengganti Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta dalam Pembangunan dan/atau Pengelolaan Infrastruktur. Penerbitan Perpres pengganti tersebut dimaksudkan untuk mengakomodasi perubahan paradigma dalam kerjasama pemerintah dengan badan usaha swasta dalam penyediaan infrastruktur saat ini, antara lain berupa penerapan kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah.

Dalam rangka memastikan tingkat pengembalian investasi badan usaha swasta, Perpres No. 67 Tahun 2005 ini memberikan landasan bagi penentuan tarif awal dan penyesuaiannya melalui 2 (dua) cara, yaitu:

1. Penetapan tarif yang mencerminkan biaya investasi dan operasi serta keuntungan yang wajar. Dan apabila dikemudian hari hal ini tidak dapat terpenuhi maka penetapan tarif akan didasarkan pada tingkat kemampuan konsumen melalui pemberian kompensasi oleh pemerintah kepada badan usaha swasta
2. Pengaturan besaran kompensasi pemerintah berdasarkan perolehan hasil kompetisi antar peserta lelang.

Perpres juga mengatur pengelolaan resiko dan dukungan Pemerintah kepada badan usaha swasta dalam penyediaan infrastruktur. Untuk menjamin efisiensi dan efektifitas, pengelolaan resiko investasi dialokasikan kepada pihak yang paling mampu mengendalikan resiko. Dukungan Pemerintah, apabila diperlukan, dapat diberikan antara lain dalam bentuk kerjasama investasi, subsidi, garansi, atau penghapusan pajak, dengan mempertimbangkan kemampuan keuangan negara. Terkait dengan pengelolaan resiko dan dukungan Pemerintah tersebut, pada tanggal 31 Oktober 2005 telah diterbitkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 518/KMK.01/2005 tentang Pembentukan Komite Pengelolaan Resiko atas Penyediaan Infrastruktur.

Perpres ini juga memberikan peluang bagi badan usaha swasta untuk mengajukan prakarsa proyek kerjasama di luar proyek yang diajukan pemerintah (*unsolicited project*) dengan tetap mengacu pada prosedur pengusulan proyek yang berlaku dan apabila diterima, akan tetap diproses melalui pelelangan umum secara terbuka dan kompetitif. Pemrakarsa proyek akan diberikan kompensasi antara lain dalam bentuk pemberian tambahan nilai atau pembelian prakarsa proyek termasuk Hak Kekayaan Intelektual (HAKI) yang menyertainya.

Hal-hal tersebut di atas secara bertahap akan mendorong percepatan pembangunan infrastruktur, yang kesemuanya diawali dengan melakukan reformasi regulasi infrastruktur, dan bermuara pada penataan ulang peran Pemerintah dan swasta dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur.

## **PUSTAKA**

- 1) Asia Securities. **Outlook Infrastruktur 2010**. Desember 2009.
- 2) Australia Indonesia Partnership. **Indonesia Infrastructure Initiative**. August 2010.

- 3) Keputusan Menteri Keuangan Nomor 518/KMK.01/2005 tentang **Pembentukan Komite Pengelolaan Resiko atas Penyediaan Infrastruktur.**
- 4) Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur. ***Pengaturan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Melalui Penerbitan Perpres No.67 Tahun 2005.*** November 2005.
- 5) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2005 Tentang **Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur.**
- 6) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2005 Tentang **Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.**
- 7) Samiadji, Bambang T. ***Skenario Global Pengembangan Infrastruktur Bagi Peningkatan Daya Saing Nasional.***
- 8) **www.bappenas.go.id**