

Inisiatif Indonesia Untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur Dalam Kerja Sama Global¹

I. Pendahuluan

Keanggotaan Indonesia dalam G20 menempatkan Indonesia pada satu posisi penting di panggung internasional. Namun hal tersebut tidak terlepas dari tanggung jawab Indonesia untuk ikut serta dalam memproyeksikan kepentingan negara berkembang sekaligus berpartisipasi aktif dalam meningkatkan peembangunana global. Upaya ini tersiratkan dalam komitmen pemenuhan Indonesia yang disesuaikan dengan kepentingan global dalam skema *Multi Year Action Plan* (MYAP).

MYAP, bertumpu pada pentingnya infrastruktur sebagai salah satu pilar bidang pembangunan. Sebab ketersediaan infrastruktur dapat mendorong efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi. Oleh sebab itu investasi di bidang infrastruktur menjadi kebutuhan dalam penciptaan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, terutama di negara *Less Income Countries* (LICs) dan *Middle Income Countries* (MICs).² Di dalam menghadapi tantangan akan akses terhadap pendanaan infrastruktur, *High Level Panel* (HLP) mendorong investasi swasta sebagai sumber pendanaan komplementer, bekerjasama dengan pemerintah untuk penguatan infrastruktur.³

II. Pelaksanaan Komitmen Indonesia di Bidang Infrastruktur Secara Umum

Indonesia berkomitmen untuk mengatasi gap dalam infrastruktur yang merupakan tantangan utama bagi negara berkembang. Rendahnya investasi di bidang infrastruktur akan berdampak pada rendahnya daya saing dan proses produksi negara tertentu yang berdampak pada terciptanya keti kadilan dalam distribusi sosial.⁴ Komitmen Indonesia untuk penguatan infrastruktur difokuskan kedalam beberapa bidang dengan menggunakan skema *Public Private Partnership* (PPP).

Infrastruktur merupakan Prioritas Nasional hal ini disebutkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 sebagai salah satu fokus dari prioritas nasional Indonesia.⁵ Hal ini didasarkan pada berbagai alasan meliputi⁶ : percepatan pertumbuhan ekonomi tidak akan tercapai tanpa difasilitasi oleh infrastruktur nasional, revitalisasi pertanian memerlukan dukungan infrastruktur untuk dapat mengakses pasar komoditas agrikultural, tanpa adanya infrastruktur masyarakat miskin akan terisolasi dari kegiatan perekonomian, masalah lingkungan terkait dengan manajemen air dan banjir, polusi udara dan tanah juga terkait dengan ketiadaan infrastruktur yang memadai. Oleh sebab itu investasi di bidang infrastruktur menjadi prioritas pembangunan Indonesia melalui peningkatan kerjasama pendanaan antara pemerintah dan komunitas bisnis.⁷

¹ Kajian Pusat Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim dan Multilateral (PKPPIM) BKF. Draft awal analisis disiapkan oleh Ratih Indraswari dan Marsha Imaniara.

² DWG Report Los Cabos –Infrastructure pr 16

³ DWG Report Los Cabos –Infrastructure pr 22

⁴ DWG Report Los Cabos –Infrastructure pr 16

⁵ Regulation of The President of the Republic of Indonesia Number 5 of 2010 : Regarding the National Medium-Term Development Plan (RPJMN) 2010-2012, Book 1 National Priorities. Distributed by Ministry of National Development Planning/ National Development Planing Agency 2010 hal I-1

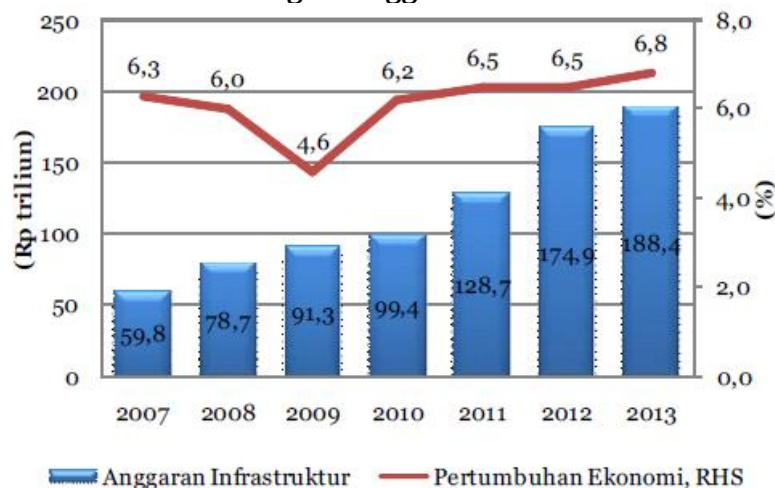
⁶ Ibid, hal I-19

⁷ Ibid.

Pemerintah Indonesia telah mengambil sejumlah langkah dalam melaksanakan komitmennya untuk “mempercepat pembangunan infrastruktur” dan “mendorong kerjasama publik-privat di bidang infrastruktur”. Salah satu langkah nyata dapat terlihat dari perkembangan alokasi dana di bidang infrastruktur dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dari tahun ke tahun sejak pernyataan komitmen Indonesia di bidang infrastruktur dalam G20. Alokasi anggaran infrastruktur Indonesia meningkat secara bertahap dari 78,7 trilyun Rupiah pada tahun 2008 menjadi 188,4 trilyun Rupiah pada tahun 2013.

Dalam nota keuangan dan RAPBN 2013, anggaran infrastruktur utamanya dialokasikan pada beberapa Kementerian/Lembaga (K/L) terkait. Kementerian Pekerjaan Umum merupakan salah satu pos alokasi utama anggaran infrastruktur terkait dengan pembangunan infrastruktur jalan dan transportasi. Proyek pembangunan infrastruktur transportasi ini juga didukung oleh Kementerian Perhubungan. Sementara itu pos alokasi pembangunan infrastruktur di bidang energi dialokasikan ke Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. Selain melalui Kementerian/Lembaga utama, pembelanjaan infrastruktur juga dialokasikan pada pos belanja lainnya, baik dalam skema K/L ataupun non-K/L⁸.

Grafik 11.1. Perkembangan Anggaran Infrastruktur 2007-2013⁹



Catatan:

Dalam RAPBN 2013, termasuk cadangan infrastruktur

Sumber: Kementerian Keuangan, 2013.

III. Komitmen Indonesia untuk Kerjasama Pemerintah dan Swasta

Salah satu komitmen utama Indonesia dalam G20 di bidang pembangunan ialah mendorong terciptanya kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengadaan dan pengembangan infrastruktur. Seperti telah disebutkan sebelumnya, infrastruktur diharapkan dapat memainkan peran besar dalam pembangunan di keenam koridor ekonomi Indonesia. Selama ini, pembiayaan infrastruktur di Indonesia umumnya berasal dari anggaran negara. Akan tetapi, skema ini tidak bersifat berkelanjutan karena keterbatasan pembiayaan publik. Oleh karena itu, skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS), atau *Public Private Partnerships (PPP)* menjadi alternatif sumber pendanaan utama infrastruktur. Skema inilah yang menjadi tumpuan dari program utama Indonesia terkait pembangunan yaitu Master Plan

⁸ Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara 2013 hal 4-106

⁹ Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara 2013 hal 4-107

Percepatan dan Perluasan Pembangunan Indonesia (MP3EI) sendiri, dimana terdapat proyek-proyek dalam jumlah yang signifikan yang diharapkan akan dibiayai melalui skema KPS.¹⁰

Hingga saat ini, pemerintah Indonesia mendorong keikutsertaan pihak swasta dalam investasi penguatan infrastruktur, diantaranya pembentukan PT Pusat Investasi Pemerintah yang mengelola infrastruktur dan investasi pada sektor-sektor strategis Pemerintah Pusat dan pembentukan PT Sarana Multi Infrastruktur melalui PMK No. 396/KMK.010/2009 untuk mengelola sumber alternatif pembiayaan melalui kerangka *Public Private Partnership* (PPP). Pembentukan PT Penjaminan Penjaminan Infrastruktur Indonesia oleh pemerintah diharapkan dapat memacu investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur dengan menawarkan kerangka mitigasi atas resiko finansial.¹¹ Secara komprehensif dukungan investasi infrastruktur oleh pemerintah diimplementasikan melalui beberapa instrumen meliputi : penyiapan proyek KPS dengan skema *Project Development Services* (PDS) yang diperbantukan oleh PT Sarana Multi Infrastruktur; pemerintah menyediakan dana talangan untuk program KPS melalui Pusat Investasi pemerintah (PIP) serta penjaminan resiko infrastruktur melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia. Selain itu pemerintah telah berhasil menetapkan sejumlah kerangka kerja legal dan regulasi untuk skema KPS. Regulasi utama untuk skema KPS di Indonesia ialah Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005, yang direvisi kemudian melalui Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 dan Nomor 56 Tahun 2011.¹²

Selain itu, Kementerian Keuangan Republik Indonesia juga telah menerbitkan kebijakan terkait *Viability Gap Fund* melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 223/PMK/011/2012 tentang Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Kebijakan fiskal ini ditujukan untuk: (i) meningkatkan kelayakan finansial Proyek Kerja Sama sehingga menimbulkan minat dan partisipasi Badan Usaha pada Proyek Kerja Sama; (ii) meningkatkan kepastian pengadaan Proyek Kerja Sama dan pengadaan Badan Usaha pada Proyek Kerja Sama sesuai dengan kualitas dan waktu yang direncanakan; dan (iii) mewujudkan layanan publik yang tersedia melalui infrastruktur dengan tarif yang terjangkau oleh masyarakat.¹³

Selain itu, sebagai bentuk komitmen pemerintah Indonesia, dibentuk pula suatu direktorat tersendiri yang khusus menangani permasalahan KPS di bawah Bappenas. Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (PKPS) merupakan salah satu unit kerja yang berada di bawah Deputi Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala BAPPENAS Bidang Sarana dan Prasarana. Tugas Pokok Direktorat PKPS yaitu melaksanakan penyiapan dan perumusan kebijakan, koordinasi, sinkronisasi pelaksanaan penyusunan dan evaluasi perencanaan pembangunan nasional di bidang pengembangan KPS, serta pemantauan dan penilaian atas pelaksanaannya.¹⁴ Hingga saat ini, Direktorat PKPS telah menerbitkan sejumlah publikasi terkait KPS untuk meningkatkan *awareness* masyarakat

¹⁰ National Development Planning Agency (Bappenas) 2012, 'Public Private Partnerships Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2012', Ministry of National Development Planning of Republic of Indonesia, Jakarta, hal.iii.

¹¹ Nota Keuangan & Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara 2013 hal 6-69

¹² National Development Planning Agency (Bappenas) 2012, 'Public Private Partnerships Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2012', Ministry of National Development Planning of Republic of Indonesia, Jakarta, hal.iii.

¹³ Badan Kebijakan Fiskal, 'Konferensi Pers Kebijakan Fiskal terkait Viability Gap Fund (VGF) dan Kebijakan Fiskal terkait Perpajakan', 30 Januari 2013, Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Jakarta, <<http://www.fiskal.depkeu.go.id/2010/m/edef-konten-view-mobile.asp?id=2013013008201661406085>>.

¹⁴ Direktorat PKPS, 'Sambutan Direktur PKPS', situs resmi Direktorat PKPS, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/lembaga/sambutan>>.

dan menarik minat badan usaha untuk terlibat dalam pembangunan infrastruktur di bawah skema KPS, di antaranya *PPP Book 2012* dan Majalah KPS '*Sustaining Partnership*' yang terbit setiap bulan. Dalam *PPP Book 2012*, terangkum skema KPS yang telah disusun oleh pemerintah Indonesia dan rangkuman proyek yang berada di bawah skema KPS.

Skema tersebut secara garis besar membagi proyek KPS kedalam tiga tahapan meliputi¹⁵: a). *Potential Projects*. Tahapan awal ini mengindikasikan adanya kesesuaian proyek yang diajukan dengan rencana pembangunan jangka pendek nasional dan perencanaan sektor infrastruktur strategis. b). *Priority Projects*. Tahapan ini mengkonfirmasi kembali kelayakan pengerjaan proyek terkait dengan urusan hukum, pendanaan, teknis dan resiko investasi. Dalam tahap ini mekanisme KPS yang akan digunakan telah disetujui dan dukungan oleh pemerintah telah diidentifikasi. c). Tahapan terakhir ialah *Ready for Offer Projects*. Tahapan ini mengindikasikan kelengkapan dokumen serta dukungan penuh oleh pemerintah terhadap proyek pembanguann investasi. Langkah selanjutnya adalah mensinergikan proyek KPS dengan pendanaan dan perencanaan kerja tahunan Kementerian terkait, sebelum akhirnya proyek dapat diimplementasikan.

Program KPS untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia telah mencapai 51.205,97 milyar USD di tahun 2012 dengan memfokuskan pada sektor transportasi udara, laut dan darat, sanitasi dan manajemen air, telekomunikasi serta tenaga listrik, gas dan minyak. Terdapat tiga proyek utama dalam tahapan *ready to offer projects* dengan total dana investasi sebesar 764 milyar USD. Total dana terbesar dimiliki oleh proyek investasi yang masih berada di tahapan *priority projects* dengan total nilai sebesar 38.190,70 milyar USD. Sisanya sebesar 12.251,27 milyar USD berada di tahapan *potential projects*.¹⁶

IV. Pembangunan Infrastruktur di Bidang Transportasi dan Konektivitas Domestik Melalui MP3EI

Nota Keuangan dan APBN 2010 menyebutkan bahwa arah kebijakan untuk bidang transportasi diutamakan pada peningkatan kapasitas dan kualitas sarana dan prasarana transportasi pada koridor/lintas utama dan strategis lintas antarkota maupun wilayah perkotaan.¹⁷ Untuk program peningkatan/pembangunan jalan dan jembatan, kegiatan-kegiatan pokok yang dibiayai yaitu (1) peningkatan jalan dan jembatan nasional lintas dan nonlintas, dengan alokasi anggaran sebesar 9,5 trilyun Rupiah; (2) pembangunan jalan akses, jalan baru dan peningkatan jalan strategis, dengan alokasi anggaran sebesar 80,8 milyar Rupiah; (3) pembangunan jalan di kawasan perbatasan, lintas pantai selatan Jawa, pulau-pulau terpencil dan pulau terluar, dengan alokasi anggaran sebesar 431,2 milyar Rupiah; dan (4) pengusahaan jalan tol dengan alokasi anggaran sebesar 250 milyar Rupiah.¹⁸ Untuk program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan, alokasi anggaran akan digunakan terutama untuk membiayai rehabilitasi jalan dan jembatan nasional sebesar 2,9 trilyun Rupiah serta pemeliharaan jalan dan jembatan nasional sebesar 1,6 trilyun Rupiah.¹⁹

Terkait pembangunan infrastruktur di bidang transportasi dan konektivitas nasional, terdapat sejumlah regulasi yang mengatur hal tersebut. Di bidang transportasi udara, terdapat Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan

¹⁵ *National Development Planning Agency* (Bappenas) 2012, *op.cit.*, hal.v.

¹⁶ *Ibid.*, hal.viii.

¹⁷ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, *Loc.cit.*

¹⁸ *Ibid.*, hal.IV-99.

¹⁹ *Ibid.*

Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara.²⁰ Di bidang transportasi darat, hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan jalan tol diatur di bawah Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2010 tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol.²¹ Sementara hal-hal yang berkaitan dengan perkereta-apian diatur di bawah Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkereta-apian, dan Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2011 tentang Penugasan Kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno - Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta - Bogor - Depok - Tangerang – Bekasi.²² Dan untuk bidang transportasi air, diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.²³ Terdapat pula sejumlah regulasi penunjang terkait kerja sama pemerintah dan swasta di bidang transportasi, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2010 tentang Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 90 Tahun 2010 tentang Pembentukan Simpul Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) Kementerian Perhubungan.²⁴

Salah satu upaya dalam pencapaian pembangunan infrastruktur transportasi dan konektivitas nasional, pemerintah Indonesia memperkenalkan program MP3EI. Program ini diharapkan dapat meningkatkan pembangunan Indonesia melalui penguatan konektivitas infrastruktur nasional sebagai faktor pendukung aktivitas ekonomi. Secara garis besar MP3EI menerapkan dua paradigma utama: ‘Percepatan’ sendiri dimaksudkan kepada situasi dimana Indonesia harus mendorong terciptanya pertumbuhan tinggi dalam penyelenggaraan reformasi infrastruktur melalui pendanaan bersama antara sumber publik dan swasta dengan skema PPP.

‘Perluasan’ sendiri mengacu pada integrasi pasar dan produksi Indonesia yang masih terfragmentasi akibat rendahnya konektivitas inter-koridor, intra-koridor dan antara koridor dengan ekonomi internasional. Pemerataan infrastruktur dalam program MP3EI menfokuskan pada perluasan area yang meliputi pembangunan infrastruktur yang menghubungkan sentra-sentra produksi se-Indonesia. Enam koridor yang menjadi fokus dari program MP3EI

²⁰ Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, ‘Kebijakan dan Regulasi Bandara’, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/transportasi/bandara>>.

²¹ Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, ‘Kebijakan dan Regulasi Jalan Tol’, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/transportasi/jalan-tol>>.

²² Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, ‘Kebijakan dan Regulasi Kereta Api’, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/transportasi/kereta-api>>.

²³ Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, ‘Kebijakan dan Regulasi Pelayaran’, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/transportasi/pelayaran>>.

²⁴ Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, ‘Kebijakan dan Regulasi OGM Sektor Transportasi’, Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/transportasi/ogm-sektor>>.

meliputi koridor Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Maluku Utara, Bali dan Nusa Tenggara serta Papua dan Maluku.

Keikutsertaan pendanaan privat di dalam proyek infrastruktur Nasional MP3EI direspon baik melalui skema *Public-Private Partnership (PPP)* yang dapat dilihat berdasarkan Tabel 5.

a. Public-Private Partnership (PPP) - Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS)

Keikutsertaan swasta di dalam proyek infrastruktur Nasional MP3EI direspon baik melalui skema *Public-Private Partnership (PPP)* yang dapat dilihat berdasarkan Tabel 11.5.

Tabel 11.5. Proyek dalam Proses Transaksi²⁵

Nama Proyek	Estimasi Nilai proyek (Juta dollar Amerika)	Koridor	Rencana Beroperasi
Pembangunan Umbulan Water Supply	204.20	Jawa Timur/Jawa	2014
Pembangunan PLTU Jawa Tengah Baru 2.000 MW	700	Jawa Tengah/Jawa	2015
Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta	204.20	DKI Jakarta/Jawa	2013
Pengembangan Kereta Api Batubara Puruk Cahu Bangkuang	2,100.00	Kalimantan Tengah/Kalimantan	2014

b. Proyek Siap untuk Ditawarkan²⁶

Adalah proyek-proyek KPS yang telah memenuhi kriteria sebagai berikut : (i) Dokumen Lelang telah selesai; (ii) Tim Lelang KPS telah dibentuk dan siap untuk beroperasi; (iii) Jadwal Lelang telah ditetapkan; (iv) Dukungan Pemerintah telah disetujui (jika diperlukan).

Tabel 11.6. Proyek yang Ditawarkan

Nama Proyek	Estimasi Nilai proyek (dalam Juta US\$)	Koridor	Rencana beroperasi
Bandara Banten Selatan	213,61	Kab.Pandeglang, Banten/Jawa	2015
Ekspansi Pelabuhan Tanjung Priok	1.170,61	Kec. Kalibaru, DKI Jakarta/Jawa	2015
Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	670.40	Sumatera Utara/Sumatera	2015
Pembangunan Kawasan Strategis Selat Sunda	25.000	Banten dan Lampung/Sumatera	2021
DKI Jakarta-Bekasi-Karawang (Jatiluhur) Water Supply	189,30	DKI Jakarta dan Jawa Barat/Jawa	2014

c. Proyek prioritas²⁷

Adalah proyek-proyek KPS yang telah memenuhi kriteria sebagai berikut : (i) Termasuk dalam Rencana Proyek PPP potensial atau yang diusulkan oleh kontraktor sebagai *unsolicited project*; (ii) Berdasarkan pra-kelayakan, proyek ini layak dari aspek hukum, teknis, dan keuangan; (iii) Identifikasi risiko dan alokasi telah diidentifikasi; (iv) Modus KPS telah ditetapkan; (v) Dukungan pemerintah telah diidentifikasi (untuk proyek marjinal).

²⁵ Sustaining Partnership – Edisi Khusus Konektivitas Nasional 2011- IRSDP Bappenas – hal 25

²⁶ Sustaining Partnership – Edisi Khusus Konektivitas Nasional 2011- IRSDP Bappenas – hal 25

²⁷ Sustaining Partnership – Edisi Khusus Konektivitas Nasional 2011- IRSDP Bappenas – hal 26-27

Tabel 11.7. Proyek Prioritas

Nama Proyek	Estimasi Nilai proyek (Juta dollar AS)	Koridor	Rencana Beroperasi
Jalan Tol Medan-Binjai (15,8 km) Modalitas KPS: > Biaya Pembebasan lahan dan konstruksi ditanggung oleh pemerintah > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun.	120,40	Sumatera Utara/ Sumatera	2015
Jalan Tol Palembang-Indralaya (22 km) Modalitas KPS: > BOT (Build-Operate-Transfer) > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun	124,90	Sumatera Selatan/ Sumatera	2015
Jalan Tol Tegineneng-Babatan (50 km) Modalitas KPS: > BOT > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun.	318,20	Lampung - Sumatera Selatan	2015
Jalan Tol Kemayoran-Kampung Melayu (9,65 km) Modalitas KPS: BOT	695,40	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Jalan Tol Sunter-Rawa Buaya-Batu Ceper (22,92 km) Modalitas KPS: BOT	976,10 J	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Jalan Tol Ulujami-Tanah Abang (8,27 km) Modalitas KPS: BOT	425,50	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Jalan Tol Pasar Minggu-Casablanca (9,56 km) Modalitas KPS: BOT	572	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Jalan Tol Sunter-Pulo Gebang-Tabelang (25,73 km) Modalitas KPS: BOT	737,80	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Jalan Tol Duri Pulo-Kampung Melayu (11,38 km) Modalitas KPS: BOT	596	DKI Jakarta/ Jawa	2014
Akses Jalan Tol Tanjung Priok (16,67 km) Modalitas KPS: > Desain dan pelaksanaan konstruksi dilaksanakan oleh Pemerintah. > Pengoperasian dan pemeliharaan akan ditawarkan ke pihak Swasta lewat mekanisme tender	612,50	DKI Jakarta/ Jawa	2012
Jalan Tol Pasirkoja-Soreang (15 km) Modalitas KPS: > BOT > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun	143,50	Jawa Barat/ Jawa	2015
Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (58,50 km) Modalitas KPS: > BOT > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun	1.015,80	Jawa Barat/Jawa	2015
Jalan Tol terusan Pasteur-Ujung Berung-Cileunyi-Gedebage (27,50 km) Modalitas KPS: > BOT > Pembebasan lahan dan pelaksanaan konstruksi	800	Jawa Barat/Jawa	2015

akan dilaksanakan oleh Pemerintah.			
Jalan Tol Pandaan-Malang (37,62 km) Modalitas KPS: > BOT > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun.	293,20	Jawa Timur/Jawa	2015
Jalan Tol Nusa Dua-Bandara Ngurah Rai-Benoa (9,70 km) Modalitas KPS: > BOT > Periode konsesi akan diberikan sampai dengan 35 tahun	196,10	Bali/BaliNusate nggara	2015

d. Proyek Potensial²⁸

Adalah proyek-proyek KPS yang telah memenuhi kriteria sebagai berikut : (i) Kesesuaian dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional/Daerah (RPJMN/RPJMD) dan rencana strategis infrastruktur; (ii) Kesesuaian lokasi proyek dengan Rencana Tata Ruang Wilayah; (iii) Hubungan antara sektor infrastruktur dan wilayah regional; (iv) Pemulihan biaya potensial; (iv) Studi pendahuluan.

Tabel 11.8. Proyek Potensial

Nama Proyek	Estimasi Nilai proyek (Juta dollar USD)	Koridor	Rencana Beroperasi
Bandara Internasional Kertajati	800	Majalengka, Jawa Barat/Jawa	2015
Pembangunan Airport Samarinda Baru	99,50	Kalimantan Timur/Kalimantan	2015
Bandara Internasional Kulonprogo	500	DI Yogyakarta/Jawa	2016
Pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy (874 ha)	1.700	Kalimantan Timur/Kalimantan	2015
Jalan Tol Pekanbaru-Kandis- Dumai (135 km)	844,6	Pekanbaru, Riau/ Sumatera	2016
Jalan Tol Balikpapan-Samarinda (84 km)	705	Kalimantan Timur/Kalimantan	2016
Jalan Tol Manado-Bitung (46 km)	260,90	Sulawesi Utara/Sulawesi	2016
West Semarang Water Supply	82,40	Kota Semarang, Jawa Tengah/Jawa	2015
Penyediaan SPAM Regional Jatigede	375,66	Jawa Barat/Jawa	2014

Selain dengan menggunakan program MP3EI sebagai pemandu kebijakan infrastruktur, pemerintah Indonesia juga mengintegrasikan upaya penguatan infrastruktur melalui program Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM). PNPM merupakan bantuan pemerintah dalam menanggulangi kemiskinan yang ditujukan umumnya bagi masyarakat wilayah pedesaan. Dalam pelaksanaannya PNPM merangkul masyarakat setempat sebagai kunci penting pembangunan daerah mereka (*Community Driven Development/CDD*). Program ini didanai oleh sumber publik serta hibah dan bantuan asing baik dari agensi maupun organisasi internasional serta pendanaan dari program *Corporate Sosial Responsibility* (CSR). Beberapa program PNPM yang mendorong penguatan infrastruktur diantaranya adalah program RIS – PNPM²⁹ (Rural Infrastructure Support) dan

²⁸ Sustaining Partnership – Edisi Khusus Konektivitas Nasional 2011- IRSDP Bappenas – hal 27

²⁹ http://www.pnpm-mandiri.org/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid=344

PNPM PISEW³⁰ (Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah) yang memberikan bantuan teknis dan investasi infrastruktur dasar pedesaan.

VI. Pembangunan Infrastruktur dalam Konektivitas Komunikasi dan *Information Communication Technology (ICT)*

Pembangunan infrastruktur di bidang telekomunikasi dan ICT di Indonesia diatur melalui sejumlah regulasi. Sejumlah regulasi utama tersebut di antaranya, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi, dan Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01/PER/M.KOMINFO/01/2010 tentang Penyelenggaraan Jaringan Telekomunikasi.³¹

Pembangunan infrastruktur di bidang ICT digagas melalui kerjasama Indonesia dengan Perserikatan Bangsa-Bangsa dalam pengimplementasian *Global Pulse Initiative*. Program kerjasama ini menggunakan pendekatan multi-sektor dan multi-aktor; selain representasi dari badan PBB, pemerintah, akademisi dan sektor privat turut serta di dalam pembangunan *global network* ini, untuk membentuk suatu mekanisme *real time*³² input terhadap proses pengambilan keputusan yang dimasa kini dituntut untuk dapat merespon suatu isu secara tepat, akurat dan cepat.

Indonesia menjadi salah satu partner dalam pembentukan *Pulse Lab Jakarta* dikarenakan tingginya tingkat populasi yang menggunakan teknologi digital dan pertumbuhan bisnis teknologi Indonesia yang sangat cepat. '*Indonesia is the Big Data- the world's richest sources of digital data*'.³³ *Pulse Lab Jakarta* ini akan menjadi pusat inovasi dimana pengambil keputusan (baik aktor pemerintah dan non pemerintah lainnya) akan menganalisa potensi data digital untuk membentuk kebijakan yang tepat sasaran di berbagai bidang isu. Beberapa proyek yang telah digagas oleh *Pulse Lab Jakarta* meliputi: Kolaborasi dengan SAS dan Crimson Hexagon mengenai penggunaan sosial media sebagai indikator opini public³⁴; kolaborasi dengan agensi PBB (ILO, UNICEF dan WFP) untuk menganalisa perubahan kesejahteraan sosial yang berhubungan dengan fluktuasi harga pangan dan minyak serta permasalahan lapangan kerja di kota besar seperti Jakarta, Makasar dan Medan³⁵; kerjasama dengan Csiro dan SAS untuk pemetaan geo-spasial; kolaborasi dengan Center for Health Market Innovation untuk pemetaan inovasi kesehatan kolaborasi dengan Agri-Fin untuk pemetaan penyebaran informasi agrokultural dan kerjasama antara ITT Telkom and Microsoft dalam project LIFE yang bertujuan untuk mengukur tingkat malnutrisi bagi anak-anak.

VII. Pembiayaan dan Kerja Sama Regional

Kesadaran akan pentingnya infrastruktur dalam mewujudkan pembangunan khususnya di negara-negara berkembang telah mendorong terciptanya sejumlah inisiatif terkait pembangunan infrastruktur dalam organisasi maupun forum-forum regional. Indonesia

³⁰ http://www.pnpm-mandiri.org/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=347

³¹ Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, 'Kebijakan dan Regulasi Telekomunikasi', Bappenas, <<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/en/kebijakan-dan-regulasi/peraturan-perundang-undangan-proses-kps/telekomunikasi>>.

³² Secretary-General Describes 'Global Pulse' Initiative As Quick Way To Check Needs Of Vulnerable Groups, Enabling Faster, Better Response <http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sgsm13929.doc.htm>

³³ Global Pulse Jakarta Launching, <http://www.unglobalpulse.org/PLJLaunch>

³⁴ Global Pulse Jakarta Launching, <http://www.unglobalpulse.org/PLJLaunch>

³⁵ Global Pulse Jakarta Launching, <http://www.unglobalpulse.org/PLJLaunch>

pun termasuk sebagai salah satu anggota dari sejumlah organisasi dan forum regional tersebut.

ASEAN, sebagai organisasi regional yang mayoritas anggotanya merupakan negara berkembang termasuk Indonesia, menyadari pentingnya kerja sama untuk pengadaan dan pengembangan infrastruktur untuk mendorong pembangunan. Berdasarkan latar belakang tersebut, ASEAN menyepakati diadakannya *ASEAN Infrastructure Fund (AIF)*. AIF merupakan program pendanaan yang mendukung program *ASEAN Connectivity (MPAC)*. AIF sendiri merupakan mekanisme kerjasama antara negara anggota ASEAN dan ADB untuk membantu perkembangan pembangunan infrastruktur di kawasan. Infrastruktur akan membuka akses terhadap energi, air bersih dan sanitasi serta transportasi bagi masyarakat ASEAN yang hampir berjumlah 600 juta jiwa³⁶ melalui mekanisme pendanaan berupa '*pooling fund*' yang nantinya akan diimplementasikan melalui *PPP*.³⁷

Pemerintah telah berkomitmen besar dalam AIF dengan menyertakan modal negara sebesar 380 milyar Rupiah. Indonesia berencana untuk menyertakan modal sebesar 120 juta USD pada modal awal AIF yang ditetapkan sebesar USD 800 juta. Modal ini rencananya akan diangsur tiga kali mulai tahun 2011 sampai 2013. Karena pada tahun 2011 AIF terlambat dalam membentuk dan menyediakan rekening AIF, pembayaran ke AIF melalui APBN 2011 tidak terealisasi. Indonesia telah melakukan cicilan pertama tahun 2012 sebesar 0,4 trilyun Rupiah dan akan membayar cicilan kedua pada tahun 2013 sebesar 380 milyarRupiah. Lihat Tabel 11.9.

Tabel 11.9. Penyertaan Modal Indonesia pada ASEAN Infrastructure Fund/AIF (Total komitmen 120 Juta US\$)

Tahun APBN	Besar Angsuran	Keterangan
2012	0,4 trilyunRupiah	Angsuran I
2013	380 milyarRupiah	Angsuran II

Keterangan:

Angka sesuai dengan yang ditulis dalam Nota Keuangan dan RAPBN

Total modal awal AIF = 800 juta USD.

Sumber: Kementerian Keuangan, *Nota Keuangan dan RAPBN 2012 dan 2013*.

Program *Initiative for ASEAN Integration* dapat menjadi mekanisme percontohan pendanaan pembangunan infrastruktur regional. IAI diperuntukkan untuk memperkecil gap pembangunan yang terjadi antar negara-negara ASEAN, hal ini penting untuk meningkatkan ketahanan ekonomi ASEAN sebagai suatu kawasan dalam perekonomian global. Fokus utama dari program IAI ini ialah memberikan bantuan utamanya bagi negara diluar ASEAN-6: CMLV (Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam) untuk meningkatkan performa ekonomi mereka sebagai prasyarat integrasi kawasan.³⁸

IAI merujuk negara ASEAN lainnya termasuk Indonesia untuk ikut berpartisipasi dalam peningkatan investasi pembangunan melalui kerjasama bilateral. Dana Pembangunan (Development Fund) dalam IAI dapat digunakan sebagai instalasi pendanaan awal untuk

³⁶ <http://www.aseansec.org/documents/ASEAN%20community%20in%20figures.pdf>

³⁷ ASEAN Infrastructure Fund Targets US\$13 billion towards ASEAN Connectivity, <http://www.aseansec.org/26643.htm>

³⁸ ASEAN Secretariat <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/category/initiative-for-asean-integration-and-narrowing-the-development-gap>

mendukung kerjasama regional di bidang pembangunan. Selain itu IAI juga mendukung keterlibatan investasi swasta dalam pembangunan ekonomi CLMV.³⁹

Dalam kerangka pencapaian IAI Work Plan I (2002-2008), per 4 Oktober 2012 ke 232 buah proyek yang direncanakan telah tercapai meliputi: proyek infrastruktur transportasi dan energi (21 unit), proyek pembangunan sumber daya manusia (97 unit), proyek ICT (33 unit), proyek integrasi ekonomi regional (53 unit), proyek pariwisata (11 unit) dan proyek umum (17 proyek).⁴⁰

Total investasi negara ASEAN-6 dalam IAI Work Plan I mencapai 33,5 juta USD, Indonesia menduduki peringkat ke empat sebagai penyumbang 34 proyek dengan estimasi angka proyek mencapai 1.768.668 USD.

Table 11.10. Kontribusi Negara ASEAN – 6 dalam IAI Work Plan I⁴¹

Negara	Projek/Program	Dana tersedia (USD)
Singapura	59	24.462.263,50
Malaysia	65	5.314.065
Indonesia	34	1.768.668
Brunei Darussalam	12	1.475.332,36
Thailand	14	481.902
Philippina	2	30.932
TOTAL	186	33.533.162,86

Tidak hanya ASEAN, APEC pun mulai semakin menyadari kebutuhan akan kerja sama di bidang infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas dan mendorong pembangunan di antara negara-negara anggotanya. Pada tahun 2013 di bawah kepemimpinan Indonesia, APEC akan mendiskusikan proyek infrastruktur potensial untuk mendukung konektivitas kawasan sebagai salah satu pokok bahasan utama.⁴² Konektivitas tersebut akan memperlancar aliran barang dan jasa, mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan tersebut. Diestimasikan bahwa ekonomi-ekonomi Asia Pasifik membutuhkan sekitar 850 juta USD untuk pembangunan infrastruktur.⁴³ Dengan tingginya kebutuhan tersebut, dibutuhkan pula sumber pendanaan yang kredibel dan berkelanjutan; salah satu alternatifnya yaitu kerjasama antara sektor publik dan privat. Oleh karena itu, Indonesia selaku pemegang kepemimpinan APEC di tahun 2013 berusaha untuk mendorong tema tersebut agar didiskusikan lebih lanjut dalam pertemuan-pertemuan pejabat tinggi dan pemimpin negara.⁴⁴

³⁹ *Initiative for ASEAN Integration (IAI) Strategic Framework and IAI Work Plan 2 (2009-2015)* <http://www.aseansec.org/wp-content/uploads/2013/06/22325.pdf>

⁴⁰ Status Update of the IAI Work Plan I (2002-2008) <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/category/documents-and-reports>

⁴¹ *Ibid*

⁴² Ade Marboen 2013, 'APEC to Discuss Infrastructures to Support Region's Connectivity', *Antara News*, 7 Februari, <<http://www.antaranews.com/en/news/87289/apec-to-discuss-infrastructures-to-support-regions-connectivity>>.

⁴³ *Ibid*.

⁴⁴ *Ibid*.

Dalam ‘2013 Meeting of APEC Ministers Responsible for Trade Statement’ pada 20-21 April 2013 di Surabaya, Indonesia, para menteri perdagangan anggota-anggota APEC kembali menekankan pentingnya memperbaiki iklim investasi di kawasan Asia Pasifik, termasuk yang terkait dengan pembiayaan swasta atas infrastruktur.⁴⁵ Dalam pernyataan para menteri tersebut, terdapat pula agenda tersendiri tentang ‘*Promoting Connectivity*’, di mana para menteri bersepakat untuk menginstruksikan para pejabat senior yang terkait untuk merumuskan *APEC Framework on Connectivity* dalam tahun ini, dengan infrastruktur fisik sebagai salah satu pilar kunci. Anggota APEC menyatakan komitmennya untuk pembangunan, pengembangan dan investasi untuk infrastruktur; perumusan *multi-year plan* untuk meningkatkan konektivitas fisik di Asia Pasifik melalui koordinasi untuk mendorong pengembangan dan investasi untuk infrastruktur; serta membangun kapasitas untuk merancang, mengembangkan dan melaksanakan *public private partnership*.⁴⁶

VIII. Komitmen dan Kerja Sama Infrastruktur di G20⁴⁷

Pembahasan infrastruktur di forum G20 selama ini didominasi dalam Development Working Group (DWG) dengan fokus kepada kecukupan pembiayaan infrastruktur dasar di negara-negara berkembang, khususnya negara-negara di sub sahanan Africa. Indonesia memandang bahwa pembahasan isu infrastruktur seperti yang dilakukan di G20 tidaklah cukup untuk mendorong komitmen pembiayaan negara maju ke sektor infrastruktur di negara berkembang. Hal ini disebabkan kondisi krisis ekonomi di negara-negara maju seperti krisis utang pemerintah di Eurozone, dan permasalahan jurang fiskal dan isu tingkat pengangguran di Amerika Serikat semakin memberikan ketidakpastian peningkatan pembiayaan infrastruktur untuk mendukung peningkatan pertumbuhan global

Berangkat dari kepedulian tersebut, Indonesia secara konsisten sejak tahun 2011 melakukan terobosan diplomasi di G20 dengan mendorong pembahasan pembiayaan investasi infrastruktur dapat dimasukkan dalam mainstreaming agenda G20 dan menjadi salah satu area untuk pelaksanaan accountability assessment di G20. Namun demikian, usulan Indonesia tidak langsung mendapatkan tanggapan positif, terutama dari negara anggota G20 yang berasal dari Eropa dan Amerika Serikat. Hal ini dapat dimaklumi mengingat kekhawatiran sebagian besar negara maju, bahwa apabila komitmen pembiayaan infrastruktur ini disetujui akan membawa konsekuensi kewajiban pendanaan dari negara maju kepada negara berkembang.

Proposal Indonesia sendiri mencakup tiga area utama dalam pembahasan agenda infrastruktur di G20. Pertama, investasi infrastruktur akan mendukung penguatan kapasitas ekonomi banyak negara berkembang untuk meningkatkan potensi pertumbuhannya (*lifting growth*). Kondisi ini akan memberikan dampak positif bagi seluruh kawasan ekonomi, tidak saja bagi negara berkembang tersebut. Meningkatnya kemampuan ekonomi sebagian besar negara di dunia akan mendorong peningkatan permintaan domestik dan pada akhirnya akan memberikan peluang perdagangan yang lebih besar kepada negara-negara maju dan negara berkembang lain.

Kedua, peningkatan investasi infrastruktur akan memberikan dorongan kepada upaya pengurangan ketidakseimbangan global. Komitmen pembiayaan investasi infrastruktur akan merubah pola investasi jangka panjang yang selama ini dilakukan khususnya oleh investor

⁴⁵2013 Meeting of APEC Ministers Responsible for Trade Statement, 20-21 April 2013, Surabaya, Indonesia, <http://www.apec.org/Meeting-Papers/Ministerial-Statements/Trade/2013_trade.aspx>.

⁴⁶*Ibid.*

⁴⁷ Kajian ini dilakukan oleh Syurkani Ishak Kasim yang terlibat langsung dalam proses pembahasan pembiayaan investasi infrastruktur di G20.

institutional seperti lembaga pensiun, *sovereign wealth fund* dan negara-negara yang memiliki surplus ekonomi cukup besar yang selama ini ditanamkan dalam bentuk akumulasi cadangan devisa. Melalui peningkatan investasi infrastruktur, diharapkan komponen-komponen barang modal akan diimpor dari negara lain terutama dari negara maju yang relatif memiliki kemampuan dan kapasitas teknologi lebih tinggi. Hal ini akan mendorong pola perdagangan (impor dan ekspor) yang lebih berimbang, tidak saja dalam periode pembangunan infrastruktur itu sendiri, namun juga dampak positif jangka panjang dimana kapasitas negara berkembang akan meningkatkan dan akan mampu menyerap barang impor dari negara maju dalam jumlah lebih besar.

Ketiga, melalui peningkatan pembiayaan infrastruktur, konsep pembangunan dan arah serta strategi pembangunan akan lebih mudah direalisasikan. Keterlibatan yang tinggi dari investor swasta akan mendorong pemenuhan kecukupan pembiayaan yang selama ini tidak mampu dipenuhi oleh sumber pembiayaan publik (anggaran pemerintah). Bagi negara berkembang, keterlibatan sumber-sumber pendanaan swasta akan sekaligus mendorong peningkatan investasi dalam bidang lain, baik sektor manufaktur maupun sektor berteknologi tinggi, dan akan memberikan kesempatan kerja lebih besar bagi penduduk di negara berkembang. Pola pikir ini sudah dibahas secara mendalam di Development Working Group, namun terkendala kepada pemenuhan kebutuhan pendanaan investasi infrastruktur yang telah ada.

Inisiasi dan partisipasi aktif Indonesia dalam pembahasan investasi infrastruktur di G20 berhasil mencapai kesepakatan dalam pertemuan Para Menteri Keuangan dan Gubernur Bank Sentral G20 di Moskow Rusia pada bulan Februari 2013, dimana para Menteri sepakat membentuk sebuah *Study Group On Financing For Investment*, dan Indonesia bersama Jerman secara aklamasi terpilih menjadi ketua bersama. Dalam perjalanannya Study Group ini berhasil menyelesaikan rencana kerja untuk pembahasan investasi infrastruktur di G20 ke depan, termasuk kolaborasi dengan beberapa lembaga internasional seperti Bank Dunia, IMF, dan OECD, yang menghasilkan satu dokumen *High Level Principles on Long Term Financing by Institutional Investors*. Hasil kerja Study Group ini termasuk kajian yang dilaksanakan dengan beberapa lembaga internasional tersebut telah dibawa ke tingkat KTT dan mendapatkan pengesahan dari para Pemimpin G20 di St Petersburg, Russia pada bulan September 2013, dan pembahasan isu pembiayaan investasi khususnya di sektor infrastruktur ini akan dibawa ke dalam Presidensi G20 Australia tahun 2014.⁴⁸ Hal ini menunjukkan semakin besarnya dukungan negara anggota G20 mengenai pentingnya isu pembiayaan infrastruktur diangkat ke dalam mainstreaming agenda G20 ke depan, dalam upaya mendorong partisipasi swasta dalam pembangunan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi global ke depan.

Berbagai hasil pembahasan diatas, terlihat bukti bagaimana Indonesia memberikan kontribusi positif kepada pembahasan isu pembiayaan infrastruktur di G20. Memegang posisi sebagai Ketua *Study Group* menempatkan Indonesia dalam posisi strategis untuk mendorong pembahasan isu investasi infrastruktur ini semakin maju, dan kesempatan memberikan pengaruh kepada perumusan strategi dan kebijakan perekonomian global.

IX. Kesimpulan dan Rekomendasi

Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memenuhi komitmen Indonesia terhadap G20 dalam agenda pembangunan infrastruktur baik di tingkat domestik maupun di tingkat regional maupun global.

⁴⁸ Deklarasi Para Pemimpin G20 dalam KTT St Petersburg, Russia, 5-6 September 2013 (www.g20.org).

Di tingkat domestik, pembangunan infrastruktur ini dilaksanakan dalam kerangka implementasi MP3EI. Hal tersebut didukung oleh kebijakan-kebijakan serta melalui program-program yang dikeluarkan oleh pemerintah terkait dengan upaya penguatan infrastruktur. Pencapaian program infrastruktur ditempuh melalui berbagai lini jalur yang mengkolaborasi berbagai Kementerian terkait dengan bidang pembangunan infrastruktur utama. Pemerintah mendukung peran serta swasta dalam pendanaan investasi infrastruktur. Hal ini dilandasi oleh berbagai peraturan pemerintah mengenai kerjasama public-private melalui skema KPS. Kebijakan penguatan infrastruktur Indonesia mencakup tidak hanya ranah domestik – infrastruktur intranasional- tapi juga merambah ke dalam konektivitas regional dan internasional yang ditempuh utamanya melalui kerangka kerja ASEAN dan APEC dalam peningkatan ‘connectivity’.

Terlepas dari kebijakan dan program yang telah diimplementasikan, Indonesia masih menghadapi beberapa tantangan atas pendanaan investasi infrastruktur. Hal ini meliputi diantaranya; kurang jelasnya perundang-undangan skema KPS yang ada sehingga cenderung menghambat pengintegrasian sektor swasta dalam proses pembangunan infrastruktur; minimnya kapasitas institusi terkait baik itu Kementerian perencanaan maupun Kementerian pelaksana dalam menjalankan kebijakan dan program infrastruktur yang berakibat pada pembatasan ruang gerak sektor pembangunan infrastruktur antara lini nasional maupun diantara lini nasional dan regional.

Pendanaan menjadi syarat penting pembangunan infrastruktur, terlebih daya dukung pendanaan publik yang kurang memadai mengartikan dukungan sektor swasta menjadi vital. Oleh sebab itu diperlukan suatu revolusi perilaku bisnis publik yang efektif dan efisien untuk dapat merangkul sektor swasta dalam investasi pembangunan infrastruktur Indonesia.

Di tingkat regional, Indonesia telah berkomitmen untuk mendukung program pembangunan infrastruktur di negara-negara anggota ASEAN, terutama CMLV. Indonesia berkontribusi dalam menyertakan modal untuk infrastruktur dalam ASEAN Infrastructure Fund (AIF) di tahun 2012 dan 2013 dan mendukung realisasi proyek-proyek infrastruktur konektivitas dalam Initiative for ASEAN Integration (IAI) I dan II; Indonesia juga mendorong APEC untuk lebih efektif dalam mengembangkan kerjasama kongkrit dalam proyek-proyek pembangunan infrastruktur transportasi dan komunikasi. Diharapkan dengan realisasi proyek-proyek ini, kawasan ASEAN dan Asia Pasifik dapat menjadi *engine for global growth*.

Sementara pada tingkat global, Indonesia aktif membawa agenda pembiayaan infrastruktur secara konsisten ke forum G20, dan memperjuangkan dimasukkannya komitmen pembiayaan investasi infrastruktur ini ke dalam mainstream pembahasan agenda G20 ke depan. Indonesia juga terpilih sebagai Ketua bersama *Study Group on Financing for Investment*, yang memberikan bukti keterlibatan dan partisipasi aktif Indonesia mendorong pertumbuhan ekonomi global yang lebih baik melalui perbaikan kapasitas ekonomi negara berkembang lewat peningkatan pembiayaan infrastruktur.