

SUSTAINING

# PARTNERSHIP

Indonesia Infrastructure Week 2019

MEDIA INFORMASI KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA



**CIPTAKAN  
INFRASTRUKTUR  
BERKELANJUTAN  
UNTUK  
MASA MENDATANG**



ISSN 2088-9194



9 772088 919408

# DAFTAR ISI



<b>Catatan Redaksi</b>	<b>3</b>
Peran Strategis Skema KPBU untuk Mengakselerasi Pembangunan Infrastruktur	
<b>Berita Utama</b>	<b>4</b>
Tantangan dan Solusi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha KPBU	
<b>7</b>	<b>Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha di Sektor Perhubungan</b>
<b>Reportase</b>	<b>9</b>
IIW 2019 Lebih Dari Sekedar Infrastruktur	
<b>Lesson Learned</b>	<b>13</b>
Penyelesaian Kesenjangan Infrastruktur Untuk Tingkatkan Perekonomian Indonesia	
<b>Snapshots</b>	<b>16</b>
Inside IIW 2019	
<b>Insight</b>	<b>18</b>
Pembangunan Infrastruktur Untuk Mendorong Perubahan Perilaku	
<b>20</b>	<b>Badan Usaha Dapat Ciptakan Pengelolaan Infrastruktur Secara Efisien</b>
<b>Inspirasi</b>	<b>22</b>
Mengenal Lebih Dekat Skema Hak Pengelolaan Terbatas	
<b>Sustainability</b>	<b>24</b>
Belajar Infrastruktur Pintar dan Keberlanjutan	



**DITERBITKAN:** Kementerian PPN/Bappenas **PENANGGUNG JAWAB:** Direktur Kerjasama Pemerintah Swasta Rancang Bangun **PEMIMPIN REDAKSI:** Ade Hendraputra **DEWAN REDAKSI:** Dadang Jusron, Reghi Perdana, Astu Gagono Kendarto, Novie Andriani, Mohammad Taufiq Rinaldi, Much Nurachmad, Elisabeth Rio, Theresia Yut Sartaulina Aruan, Dimas Yudha Wicaksono, Hanna Tua Marina Simamora, Suryo Wijono Pambudi, Elly Damayanty **REDAKTUR PELAKSANA:** Yan Kurniawan **JURNALIS/ASISTEN REDAKTUR PELAKSANA:** Munib Ansori **ANALISIS BERITA:** Melanius PK, Pandu Dewa Nata, Ella Romalah, Arri Akbar K. **EDITOR:** Irma Yulia, Inditria Latifa **REPORTER:** Fransiska Ninditya K., Novita Intansari **PENERJEMAH:** Bambang Irawan, Drs. Sugiyanta **FOTOGRAFER:** Yudhi Mahatma, Maha Eka Swasta **ILLUSTRATOR/MEDIA DESIGNER:** Divanda Gita Desiani, M. Iqbal Wahid **TENAGA PENDUKUNG:** Hakam Adi Nugroho, Vandana Ram Topandasani **ALAMAT REDAKSI:** Jalan Taman Surapati nomor 2 Jakarta 10310 **TELEPON:** (021) 31934175, **FAKSIMILE:** (021) 31923813

Untuk ke-7 kalinya, Indonesia kembali menggelar *Indonesia Infrastructure Week* (IIW) tahun 2019. Acara monumental ini merupakan hasil kerjasama antara Kementerian PUPR, Kementerian PPN/Bappenas, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), serta Kamar Dagang dan Industri (KADIN). Gelaran yang berlangsung di JI EXPO Kemayoran Jakarta Pusat tanggal 6-8 November ini mengambil tema "Rantai Pasok Konstruksi 4.0 dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Infrastruktur."

IIW 2019 ini merupakan forum penting yang mempertemukan pemerintah dengan sektor swasta serta seluruh masyarakat untuk saling berdiskusi dan bertukar informasi dan mengkaji berbagai potensi kerjasama dalam mendukung percepatan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan di Indonesia. Selain itu, melalui gelaran IIW 2019 juga diharapkan seluruh pihak dapat meningkatkan kolaborasinya untuk membangun berbagai inovasi pengelolaan rantai pasok konstruksi sebagai upaya untuk mewujudkan visi Indonesia Maju.



## Peran Strategis Skema KPBU untuk Mengakselerasi Pembangunan Infrastruktur

Paralel dalam gelaran IIW 2019, diselenggarakan juga forum *Indonesia Infrastructure Development Financing* (IIDF) yang mengambil tema "Go Beyond for Sustainable Infrastructure" yang dihadiri oleh pemerintah pusat dan daerah, perwakilan negara-negara sahabat, badan usaha, *International Development Partners*, Lembaga Keuangan, dan akademisi maupun praktisi.

IIDF merupakan forum yang sangat strategis untuk saling berbagi pengalaman antara pemerintah, badan usaha, maupun praktisi dalam mengimplementasikan skema pembiayaan alternatif seperti KPBU dan *green finance* untuk mempersiapkan berbagai proyek infrastruktur yang berkualitas, berkelanjutan, dan siap didanai.

Saat ini, total rencana investasi infrastruktur Indonesia pada tahun 2020-2024 mencapai angka Rp. 6.445 triliun yang terdiri dari dana pemerintah sebesar Rp. 2.385 triliun, BUMN sebesar Rp. 1.353 triliun dan sektor swasta sebesar Rp. 2.707 triliun. Melihat komposisi kebutuhan pembiayaan infrastruktur ini, maka terdapat potensi skema pembiayaan yang dapat dikerjasamakan antara pemerintah dan badan usaha untuk semakin mengakselerasi pembangunan di Indonesia.

Terdapat berbagai sektor yang dapat dibangun dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yaitu fasilitas perkotaan, fasilitas sosial, maupun jaringan koneksi. Diharapkan dengan adanya kerjasama antara pemerintah dan badan usaha, pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat terus diakselerasi dan memberikan dampak serta manfaat bagi masyarakat dan semakin meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

---

Redaksi

# Tantangan dan Solusi Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

*"Kantor Bersama ini didirikan untuk meningkatkan koordinasi, fasilitasi, dan peningkatan kapasitas sehingga dapat mengakselerasi implementasi skema KPBU di Indonesia".*

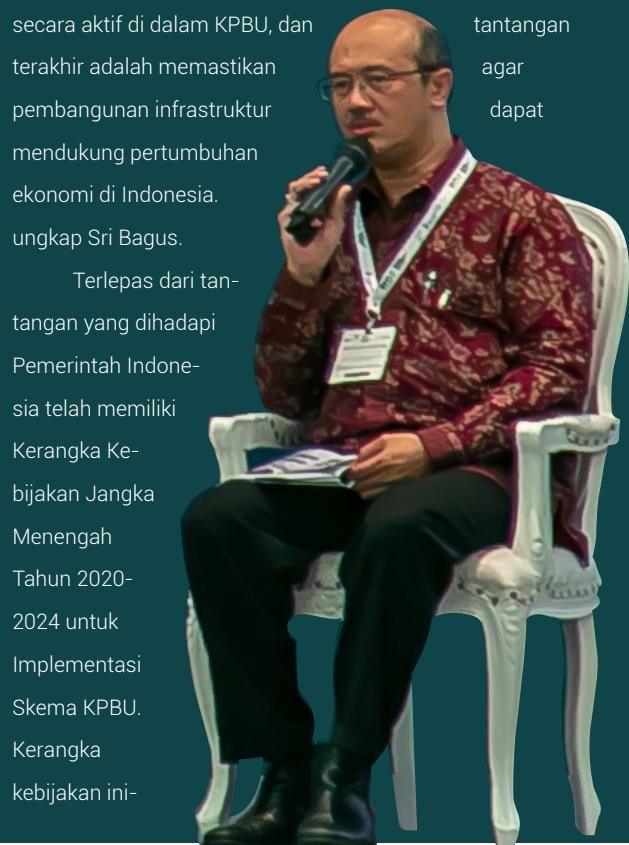
Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) sudah berjalan sejak tahun 2005. Tonggak awal dari skema KPBU ini diawali dengan diterbitkannya Peraturan Presiden (Perpres) No. 67 Tahun 2005. Skema ini mengalami berbagai penyesuaian regulasi selama empat belas tahun perkembangannya. Penyesuaian ini memiliki tujuan salah satunya untuk semakin mendorong badan usaha untuk ikut aktif berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Saat ini peraturan yang digunakan sebagai dasar hukum implementasi skema KPBU adalah Perpres 38 tahun 2015 dan Peraturan Menteri PPN/Bappenas No. 4 Tahun 2015.

Selain penyesuaian regulasi, pemerintah juga melakukan langkah strategis lainnya yaitu menyepakati pendirian Kantor Bersama KPBU pada tahun 2016 yang mulai efektif digunakan pada tahun 2017. "Kantor Bersama ini didirikan untuk meningkatkan koordinasi, fasilitasi, dan peningkatan kapasitas sehingga dapat mengakselerasi implementasi skema KPBU di Indonesia", jelas Sri Bagus Guritno Direktur Kerjasama Pemerintah Swasta dan Rancang Bangun Kementerian PPN/Bappenas.

Terdapat tujuh kementerian dan lembaga yang tergabung di dalam Kantor Bersama ini yaitu Kemenko Perekonomian, Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Keuangan, Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP), Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), dan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII).

Walaupun sudah ada penyesuaian regulasi dan juga langkah strategis dengan dibentuknya Kantor Bersama KPBU, implementasi skema ini bukanlah tanpa tantangan. Menurut Sri Bagus, secara umum terdapat empat tantangan yang dihadapi dalam implementasi skema KPBU. Pertama, tantangan seringkali muncul ketika pemerintah ingin membangun kerjasama dan kolaborasi dengan investor maupun sponsor. Kedua, Skema KPBU yang diimplementasikan di Indonesia perlu memiliki standarisasi sehingga dapat berlaku secara internasional. Ketiga, penting untuk mendorong konsultan internasional untuk dapat berpartisipasi secara aktif di dalam KPBU, dan terakhir adalah memastikan pembangunan infrastruktur mendukung pertumbuhan ekonomi di Indonesia. ungkap Sri Bagus.

Terlepas dari tantangan yang dihadapi Pemerintah Indonesia telah memiliki Kerangka Kebijakan Jangka Menengah Tahun 2020-2024 untuk Implementasi Skema KPBU. Kerangka kebijakan ini-





terdiri dari anggaran investasi pembangunan infrastruktur sebesar Rp. 6.445 triliun yang terdiri dari dana pemerintah sebesar Rp. 2.385 triliun; kontribusi BUMN sebesar Rp. 1.353 triliun; dan kontribusi sektor swasta sebesar Rp. 2.707 triliun.

Selain itu, kerangka kebijakan ini juga mengatur peningkatan pemanfaatan skema KPBU. Hal ini dilakukan dengan melakukan penguatan di berbagai lini yang memiliki keterkaitan langsung dengan skema KPBU. Pertama, pemerintah akan menguatkan sektor regulasi dengan memastikan kerangka hukum yang berlaku memiliki kejelasan dan pengaturan yang rinci. Kedua, menguatkan peran dari Kantor Bersama KPBU dengan melakukan standarisasi terkait dokumen, proses, pengawasan, dan pengetahuan. Ketiga, menguatkan empat pilar KPBU yang terdiri dari regulator, investor, investasi, dan penasihat transaksi (*transaction advisor*). Terakhir, melakukan penguatan perencanaan dan persiapan projek. Hal penting yang sering dipertanyakan oleh badan usaha yang ingin berpartisipasi dalam proyek KPBU adalah terkait dengan skema pengembalian.

Sri Bagus menjelaskan bahwa terdapat tiga bentuk skema pengembalian dalam proyek KPBU. Pertama adalah *availability payment* yaitu pembayaran berkala yang diambil dari Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) yang berasal dari dana APBN. "Kedua adalah skema *user charge* yang diperoleh dari pengguna proyek KPBU dan yang ketiga adalah pengembalian dalam bentuk lain selama tidak bertentangan dengan undang-undang dan peraturan yang berlaku", jelas Sri Bagus.

### Penjaminan Proyek KPBU

PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) berperan untuk memberikan jaminan kepada badan usaha yang ikut

serta dalam proyek KPBU. Jaminan yang diberikan oleh PT PII mencakup resiko akibat perubahan regulasi, penundaan persetujuan proyek dan penghentian proyek oleh Kementerian/Lembaga (*Government Contractual Agency/GCA*).

Selain itu, PT PII juga menjamin resiko-resiko yang mungkin terjadi pada tahap prakonstruksi dan tahap operasional. Pada tahapan prakonstruksi, resiko yang dijamin terkait dengan penundaan penguasaan lahan, dan persetujuan alokasi anggaran. Sedangkan pada tahap operasional, resiko yang dijamin adalah resiko pembayaran dan penyesuaian tarif.



Jaminan yang diberikan terhadap suatu proyek KPBU sesuai dengan modal yang dimiliki oleh PT PII. "Hingga saat ini, kami menjamin proyek KPBU di atas Rp. 10 triliun. Apabila nilai proyek KPBU di atas Rp. 10 triliun PT PII akan melakukan co-guarantee dengan pemerintah", ungkap Presiden Direktur PT PII Wahid Sutopo yang biasa dipanggil Pak Sutopo. Beliau menekankan bahwa peran PT PII dalam skema penjaminan ini adalah sebagai *second obligor*.

Terdapat empat tahapan bagi sebuah proyek sehingga dapat memperoleh jaminan dari PT PII. Tahapan pertama adalah memperoleh surat konfirmasi untuk melanjutkan suatu proyek (*confirmation to proceed*). Tahapan kedua adalah sebuah proyek harus lolos dari *appraisal*. "Hanya proyek yang lolos *appraisal* akan menerima jaminan dari PT PII", tambah Wahid. Pengisian dokumen yang terdiri dari *in principal approval*, draft persetujuan jaminan, dan biaya jaminan. Tahapan terakhir adalah penandatanganan persetujuan jaminan.

PT PII berperan sebagai *government's single window*. Peran PT PII sebagai *single window* penting untuk berbagai hal antara lain menghasilkan kebijakan yang konsisten untuk pengaplikasian tahap *appraisal* dan penjaminan proyek. Selain itu, dengan adanya peran PT PII sebagai *single window*, maka akan tercipta proses yang konsisten dan transparan serta klaim terhadap suatu proyek hanya akan melalui satu proses sehingga sangat efisien.

Dengan adanya penjaminan dari PT PII maka terdapat berbagai keuntungan apabila badan usaha ingin berinvestasi membangun infrastruktur dengan skema KPBU. Jaminan yang diberikan oleh PT PII akan memastikan *bankability* dari suatu proyek sehingga badan usaha dapat dengan nyaman membiayai proyek tersebut. Selanjutnya, penjaminan yang diberikan oleh PT PII sangat transparan dan juga akuntabel. Jaminan yang diberikan juga memastikan alokasi resiko yang adil antara pemerintah dan badan usaha.

**"Hingga saat ini kami menjamin proyek KPBU hingga Rp. 10 triliun. Apabila nilai proyek KPBU di atas Rp. 10 triliun PT PII akan melakukan co-guarantee".**

Terakhir adalah dengan adanya penjaminan ini maka kredibilitas suatu proyek KPBU akan meningkat.

### **Strategi Meningkatkan Tahapan dan Implementasi Proyek KPBU**

Tahap perencanaan, persiapan, dan pembiayaan proyek KPBU di Indonesia tidak lepas dari berbagai tantangan. Misalnya, pada tahap perencanaan, kerjasama lintas sektoral yang harus semakin dioptimalkan. Kemudian pada tahap persiapan, *political will* harus semakin diperkuat untuk menjamin terlaksananya proyek KPBU.

Pada tahap pembiayaan, penting untuk menyusun struktur proyek sehingga benar-benar *bankable*. Selain itu, pada tahap ini tantangan lainnya yang berpotensi dihadapi adalah dinamika perubahan peraturan perundang-undangan yang dapat memperpanjang proses negosiasi pembiayaan. Tantangan lainnya juga terdapat pada sektor koordinasi antar lembaga. Terdapat berbagai kementerian dan lembaga yang harus saling berkoordinasi untuk memastikan proyek KPBU dapat berjalan dengan baik.

Walaupun terdapat tantangan menurut Takeo Koike Director Advisory Service 1 Asian Development Bank (ADB), terdapat berbagai strategi kunci untuk menjawab tantangan yang dihadapi pemerintah maupun badan usaha untuk membangun proyek infrastruktur dengan menggunakan skema KPBU. Hal yang utama adalah pemerintah harus memastikan kejelasan cakupan suatu proyek dan spesifikasi maupun *output* yang dibutuhkan. "Badan usaha membutuhkan konfirmasi pada tahap awal mengenai *output* yang diharapkan" jelas Takeo. Selanjutnya *Government Contracting Agency* (GCA) harus mengalokasikan sumber daya yang memiliki kapabilitas untuk menjalankan proyek KPBU. Selanjutnya, hal yang juga penting dalam skema KPBU adalah melakukan monitoring pencapaian *value for money* (VfM) di seluruh tahapan proyek dengan skema KPBU.

# Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) di Sektor Perhubungan

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebagai instansi pemerintah yang bertanggungjawab di sektor perhubungan menyadari pentingnya kerjasama dengan badan usaha untuk membiayai berbagai proyek infrastruktur yang saat ini penting untuk dibangun. Dengan adanya infrastruktur ini, maka akan tercipta koneksi yang saling terhubung dan dampaknya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan efisiensi biaya transportasi di Indonesia.

Salah satu Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) di Kementerian Perhubungan adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam menyiapkan pentingnya kolaborasi pembiayaan infrastruktur perhubungan darat dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Ditjen Perhubungan Darat telah mempersiapkan Kerangka Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Transportasi Darat 2020-2024. Tujuan yang ingin dicapai melalui kerangka kebijakan ini adalah meningkatkan aksesibilitas, kapasitas, dan integrasi jaringan transportasi darat.

Terdapat tujuh kebijakan utama dalam kerangka kebijakan ini yang meliputi penguatan konektivitas sistem transportasi darat, keterhubungan antarmoda untuk mendukung logistik nasional, revitalisasi sistem transportasi kota, pengaplikasian kebijakan keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan, penguatan pengawasan terhadap aspek keselamatan, modernisasi layanan sistem transportasi darat, dan optimalisasi implementasi sistem transportasi saat libur nasional.

Untuk memastikan seluruh hal yang masuk dalam kerangka kebijakan ini dapat berjalan, maka dibutuhkan pembiayaan yang memadai. Menurut Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Budi Setiyadi, pagu kebutuhan Ditjen Perhubungan Darat mencapai **Rp. 12,8 triliun**.

"Berdasarkan APBN tahun 2020, Ditjen Perhubungan Darat hanya mendapat alokasi sebesar Rp. 5,89 triliun maka sisanya sekitar Rp. 6,9 triliun berpotensi untuk dikerjasamakan dengan skema KPBU", jelas Budi.

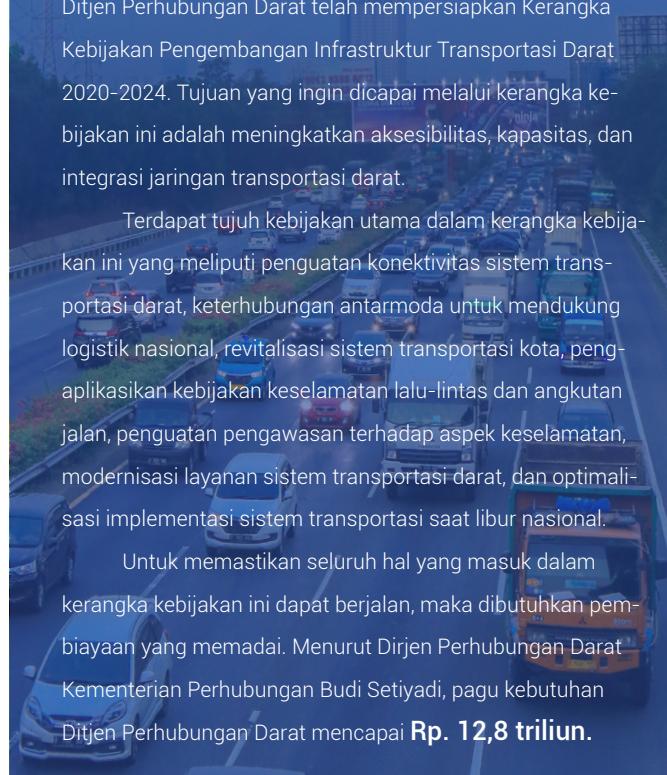
Selain dari sektor pembiayaan APBN yang sangat terbatas, terdapat faktor lainnya yang dapat membuka potensi kerjasama dalam skema KPBU. Pertama adalah keterbatasan sumber daya manusia. Selanjutnya, untuk mengembangkan proyek infrastruktur ini juga dibutuhkan sistem teknologi dan informasi yang mumpuni sedangkan *core of business* dari Ditjen Perhubungan Darat tidak terletak pada pengembangan hal tersebut. Faktor lainnya adalah perubahan lokasi yang dibabkan karena adanya perubahan wilayah administratif.

Budi menjelaskan, secara umum Ditjen Perhubungan Darat berkomitmen untuk meningkatkan profesionalitas dalam layanan transportasi darat. Hal ini diwujudkan dalam konsep PARIPURNA yang mencakup partisipasi, inovasi, dalam memberikan layanan berwawasan nusantara dan menjadikan sektor perhubungan darat di Indonesia berkelas dunia. "Ditjen Perhubungan Darat berkomitmen untuk meningkatkan dan mengembangkan sektor transportasi darat di Indonesia untuk menciptakan kesejahteraan bagi seluruh Rakyat Indonesia.

Oleh karena itu, kami siap bekerjasama dengan badan usaha untuk dapat melanjutkan seluruh program pembangunan infrastruktur darat di Indonesia", ungkap Budi.

## Skema KPBU untuk Pengembangan Transportasi Darat

Terdapat berbagai proyek pembangunan infrastruktur darat yang berpotensi dibangun dengan Skema KPBU. Proyek pertama adalah pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan



Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) atau *proving ground*. Proyek yang direncanakan akan dibangun di Bekasi, Jawa Barat memiliki nilai proyek sebesar Rp 1,64 triliun. Lahan seluas 90 hektar sudah disiapkan untuk membangun *proving ground* ini. Masa konsesi dari proyek adalah 20 tahun dengan skema pengembalian investasi *availability payment*. Proyek *proving ground* ini sudah berada di tahap *final business case* (FBC).

Proyek selanjutnya adalah pengembangan 134 unit jembatan timbang di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Proyek ini bernilai Rp. 336,01 miliar dengan masa konsesi selama 15 tahun dengan skema pengembalian investasi menggunakan *availability payment*. Proyek ini berada pada tahapan *outline business case*. Proyek ketiga adalah revitalisasi enam terminal bus menjadi tipe A di Provinsi Jawa Tengah. Saat ini proyek berada pada tahap *preliminary study*. Revitalisasi ini bertujuan untuk meningkatkan fungsi terminal menjadi *transit oriented development* (TOD) sehingga peran dari terminal bus dapat lebih strategis bagi masyarakat.

Proyek terakhir yang berpotensi untuk dikerjasamakan dengan skema KPBU adalah pembangunan tiga pelabuhan penyeberangan yang berlokasi di Provinsi Papua Barat. Proyek ini bernilai Rp. 213,94 miliar dengan masa konsesi selama 20 tahun. Skema pengembalian investasi yang digunakan dalam proyek ini adalah *availability payment*. Proyek ini mencakup merancang, membangun, dan memlihara infrastruktur pelabuhan



penyeberangan. Proyek ini berada pada tahap *outline business case*.

## Meningkatkan Daya Tarik Proyek Bagi Badan Usaha

Proyek pembangunan infrastruktur darat yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan harus dapat menarik minat badan usaha sehingga mereka dapat berinvestasi di dalam proyek tersebut. Dengan adanya investasi dari badan usaha, maka dapat mengurangi beban APBN untuk pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah-langkah strategis untuk dapat memperoleh pembiayaan dari badan usaha.

Menurut Mark Rathbone dari Price Waterhouse Cooper, terdapat tiga langkah strategis untuk memastikan proyek infrastruktur ini sukses menarik pendanaan dari badan usaha. Langkah pertama adalah sebuah proyek harus memiliki fondasi yang kuat pertama dari segi peraturan dan kelembagaan. Terkait dengan hal mengakomodasi berbagai perubahan yang terjadi. Selain itu, penting juga membangun

mekanisme penyelesaian perselisihan serta membuat unit pemerintah yang secara khusus bertanggungjawab pada skema KPBU. Komitmen politik juga hal yang penting untuk memastikan setiap pihak memiliki kesamaan pandangan terkait proyek yang akan dibangun.

Pada langkah pertama ini, Pemahaman publik akan sebuah proyek KPBU dapat dilakukan dengan mengadakan kegiatan yang melibatkan publik untuk berbagai sumber informasi dan juga *collaterals* terkait dengan proyek KPBU juga harus diberikan kepada masyarakat sehingga mereka dapat lebih memahami proyek yang sedang dibangun.

Pada langkah kedua, fokus strategi berada pada mencapai kesuksesan dalam tahapan pengadaan. Hal ini dapat dilakukan dengan koordinasi yang erat antara pemerintah di seluruh level, baik tingkat nasional, provinsi, hingga lokal. Penting juga untuk mempersiapkan berbagai hal terkait dengan perencanaan, perancangan proyek, studi kelayakan dan implementasi. Hal lainnya yang perlu juga diperhatikan dalam langkah ini adalah keseimbangan antara resiko dan keuntungan yang nantinya akan diterima oleh para stakeholders.

Langkah ketiga adalah memastikan proyek keberlanjutan (*sustainability*). Terdapat dua hal penting yang harus diperhatikan pada langkah ketiga ini; peningkatan akuntabilitas suatu program dan memperbarui mekanisme pengawasan program.

# Lebih Dari Sekedar Infrastruktur

**S**elama enam tahun terakhir, rangkaian gelaran Indonesia Infrastructure Week (IIW) telah menjadi sebuah kegiatan bagi seluruh pemangku kepentingan seperti kementerian/lembaga, BUMN, dan pihak penting lainnya untuk mendiskusikan perkembangan pembangunan infrastruktur yang dilakukan di Indonesia saat ini maupun masa mendatang kepada investor-investor potensial.

IIW 2019 merupakan gelaran ketujuh dan diseleggarakan di Jakarta International Expo Kemayoran, Jakarta Pusat pada tanggal 6-8 November 2019. Sebelumnya pada tahun 2018, IIW 2019 diselenggarakan di Yogyakarta.

Gelaran IIW 2019 ini mempertemukan 16 ribu profesional di sektor energi, utilitas, transportasi, dan konstruksi untuk bersama-sama berinvestasi membangun infrastruktur di Indonesia. Acara IIW 2019 dapat terselenggara atas kerjasama antara Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU/PR), Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), dan Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN).

Gelaran IIW 2019 memiliki peran strategis dan penting untuk dikunjungi oleh para investor. IIW 2019 merupakan satu-satunya

pameran sejenis di Indonesia yang 100% didedikasikan untuk mendukung infrastruktur dan juga sepenuhnya membuka potensi kerjasama B2B, dengan lebih dari 14.000 peserta berkualitas tinggi. Indonesia Infrastructure Week 2019 juga menghasilkan potensi bisnis yang menguntungkan. Peserta pameran didukung teknologi kami yang unik dapat membuat koneksi yang tepat dengan kelompok sasaran yang meliputi Pemerintah, Pemilik & Operator Proyek Infrastruktur, Kontraktor & Pembangun Infrastruktur, Pedagang dan Penyedia Layanan. Untuk tahun 2019, IIW mengambil tema "Rantai Pasok Konstruksi 4.0 dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Infrastruktur."

Salah satu kegiatan penting di dalam gelaran IIW 2019 adalah Indonesia Infrastructure Development Financing (IIDF) 2019. IIDF 2019 mengambil tema "Go Beyond for Future Sustainable Infrastructure." IIDF fokus pada melakukan dialog pemangku kepentingan multinasional, yang terdiri dari pemerintah, badan usaha milik negara dan sektor swasta, Bank Pembangunan Multilateral (MDBs) dan lembaga keuangan, masyarakat sipil, termasuk akademisi, dalam menangani dan menemukan solusi terhadap tantangan terbesar dari pembiayaan

alternatif implementasi dalam pembangunan infrastruktur Indonesia.

IIDF 2019 terdiri dari Diskusi Panel Tingkat Tinggi, 4 (empat) panel tematik, dan beberapa sesi one on one. Para peserta akan berasal dari pembuat kebijakan Indonesia (lembaga pemerintah pusat dan daerah), lembaga pemerintah asing, spesialis infrastruktur dan keuangan, manajer portofolio dari BUMN dan perusahaan sektor swasta, akademisi dan lembaga think tank, dan MDB.

## Mendongkrak Pertumbuhan Ekonomi dan Daya Saing Indonesia

Indonesia Infrastructure Week (IIW) 2019 dibuka secara resmi oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo. Presiden didampingi oleh Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Ketua Umum Kadin Rosan P. Roeslani, dan beberapa pejabat lainnya. Acara pembukaan IIW 2019 diawali dengan menyanyikan lagu kebangsaan Indonesia Raya yang kemudian dilanjutkan dengan sajian tari tradisional Indonesia.

Pada acara pembukaan IIW 2019 Menteri PPN/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa menjelaskan bahwa IIW 2019 merupakan sebuah ajang pertemuan antara

# JAKARTA, 6-8 NOV

pemerintah, swasta, dan masyarakat untuk dapat saling bertukar informasi dan mengidentifikasi peluang kerjasama bisnis dalam mendukung percepatan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan di Indonesia. "Acara ini juga dihadiri oleh 250 peserta magang SMK serta S1 dan D3 Universitas/Politeknik yang bekerja di 11 BUMN Karya sebagai salah satu bentuk implementasi program *link and match* hasil kerjasama Kementerian PUPR dengan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan serta Badan Usaha Jasa Konstruksi Nasional", jelas Suharso.

Dalam sambutannya, Suharso juga menjelaskan bahwa dalam gelaran IIW 2019 juga diisi oleh forum Indonesia *Infrastructure Development Financing* (IIDF) 2019 yang akan dihadiri oleh 1500 peserta yang berasal dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Perwakilan negara asing, BUMN/D, Perusahaan swasta nasional dan asing, *International Development Partners*, Lembaga Keuangan baik bank dan non bank, serta Praktisi dan Akademisi. "Acara ini bertujuan untuk berbagi pengalaman antara pemerintah dan praktisi dalam penerapan pembiayaan alternatif, seperti KPBU dan *Green Finance*, dan dalam menyiapkan proyek infrastruktur yang berkualitas dan berkelanjutan serta siap untuk dibiayai", ungkap Suharso.



# PERESMIAN PEMBUKAAN KONSTRUKSI INDONESIA 2019



Indonesia Infrastructure Development Financing



Konstruksi indonesia



Indonesia Infrastructure Week

JAKARTA, 08 NOVEMBER 2019



Selanjutnya, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo (Jokowi) memberikan sambutan dan secara resmi membuka gelaran IIW 2019. Presiden dalam sambutannya menjelaskan bahwa pembangunan infrastruktur di Indonesia memegang peranan yang sangat penting. "Infrastruktur mendongkrak pertumbuhan ekonomi, infrastruktur yang memperbaiki daya saing dan indeks logistik kita. Infrastruktur juga yang memperbaiki pemerataan pembangunan", jelas Presiden Jokowi. Selain itu, presiden juga menekankan pembangunan yang saat ini dilakukan oleh pemerintah juga tidak hanya berfokus di Pulau Jawa saja.

Presiden Jokowi juga menyindir peningkatan daya saing Indonesia yang telah meningkat sangat pesat dibandingkan delapan tahun yang lalu. Berdasarkan data tahun 2018, peringkat Indonesia dalam pembangunan infrastruktur sudah berada pada posisi 52, berhasil naik 30 peringkat dari posisi di tahun 2010. "Ini capaian yang

sangat baik dan kita harapkan daya saing kita akan terus meningkat mengikuti perkembangan pembangunan infrastruktur yang ada", ungkap Presiden Jokowi.

Dalam sambutannya, Presiden Jokowi juga menyindir mengenai konsep Ibu Kota Negara (IKN) Baru di Provinsi Kalimantan Timur. Hal pertama yang ditegaskan presiden adalah pemerintah tidak sekedar memindahkan pusat pemerintahan. Melalui IKN baru, pemerintah ingin membangun kota yang lebih maju, modern dan juga hebat. Selain itu, terdapat beberapa klaster penting yang ada di dalam IKN Baru. "Di sana ada klaster pemerintahan, klaster teknologi informasi dan ada juga klaster pendidikan kelas dunia yang menjadi tempat universitas terbaik", Presiden Jokowi menjelaskan.

Selain klaster-klaster ini, terdapat juga klaster kesehatan dan pariwisata yang ditargetkan dapat memiliki layanan kelas dunia. "Sehingga kita ingin ibu kota yang baru ini

menjawab keinginan kehidupan kota yang ada di Indonesia yaitu kota yang memberikan kualitas hidup tertinggi bagi penghuninya, kota yang bebas emisi yang kemana-mana bisa jalan kaki dan bersepeda serta menggunakan transportasi publik yang bebas emisi, kota yang dinamis, harga terjangkau dan juga kota yang menggembirakan, masyarakatnya majemuk, toleran yang penuh dengan gotong royong", tambah Presiden Jokowi.

IKN Baru ini juga diharapkan dapat menjadi kota penggerak pertumbuhan ekonomi nasional. Hal ini dapat dicapai dengan membangun sentra-sentra bisnis yang mempekerjakan orang-orang yang memiliki talenta kelas dunia. "Sehingga diharapkan dapat menarik diaspora dan orang-orang hebat dunia untuk tinggal di kota ini" ungkap Presiden Jokowi. Pembangunan IKN Baru merupakan sebagian kecil dari kebutuhan pembangunan nasional kita. Dalam lima tahun ke depan, pemerintah akan terus

mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia. Untuk mempercepat pembangunan infrastruktur Indonesia, Presiden Jokowi menekankan beberapa hal penting yang harus dilakukan. Perbaikan manajemen rantai pasok produksi yang berkualitas menjadi hal penting. "Kesiapan SDM di bidang konstruksi harus serius kita perhatikan. Selanjutnya, pasokan tenaga ahli jasa konstruksi harus terus kita tingkatkan kuantitas dan kualitasnya. Terakhir, perlunya percepatan sertifikasi sesuai dengan standard-standard internasional yang ada sehingga mampu mendongkrak kualitas pembangunan infrastruktur di Indonesia", pungkas Presiden Jokowi.

## Pembangunan Infrastruktur IKN Baru

Terkait dengan pembangunan infrastruktur di IKN Baru, terdapat tiga sektor yang menjadi fokus dari pemerintah. Infrastruktur pertama yang akan dibangun adalah terkait dengan pengelolaan sumber daya air. Berdasarkan paparan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), kebutuhan konsumsi air minum di IKN Baru akan mencapai 300 liter/hari/orang. Untuk memenuhi kebutuhan ini, maka debit air yang diperlukan mencapai 6,9 m3.

Selanjutnya, pemerintah juga akan fokus untuk membangun jaringan jalan yang menjadi tulang punggung sektor transportasi di IKN Baru. Terdapat lima jenis jaringan jalan yang akan dibangun di IKN Baru. Pemerintah berencana membangun jaringan jalan tol nasional sepanjang 57 km yang akan membutuhkan sekitar 4.000 hektar lahan IKN Baru. Selain jaringan jalan tol, pemerintah juga



akan membangun jaringan jalan nasional (non-tol) yang terdiri dari 71 km jalan di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan, 629 km jalan di kawasan IKN, dan 198 km jalan di kawasan perluasan IKN.

Untuk mendorong masyarakat aktif bersepeda, pemerintah juga akan membangun jaringan jalur sepeda. Terakhir, pemerintah juga akan membangun jaringan rel kereta api untuk meningkatkan jaringan transportasi umum di kawasan IKN. Untuk memenuhi kebutuhan perumahan bagi masyarakat di kawasan IKN Baru, pemerintah akan membangun 307.879 unit perumahan untuk 1,5 juta orang.

Untuk membiayai pembangunan berbagai infrastruktur di IKN Baru, dibutuhkan pendanaan yang tidak sedikit. Dibutuhkan Rp. 466 triliun untuk membangun seluruh infrastruktur di IKN Baru. Pembiayaan ini dibagi menjadi tiga bentuk. Pembiayaan APBN sebesar Rp. 89,4 triliun atau 19,2 persen, kontribusi sektor swasta sebesar Rp. 123,2 triliun atau 26,2 persen, dan potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) sebesar Rp. 253,4 triliun atau 54,6 persen.

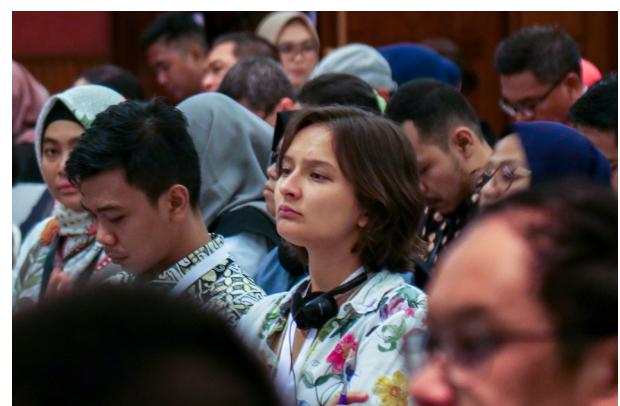


# Penyelesaian Kesenjangan Infrastruktur Untuk Tingkatkan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia

Indonesia saat ini merupakan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dan negara terpadat keempat di dunia, dengan populasi lebih dari 260 juta. Bank Dunia memperkirakan total PDB yang dimiliki Indonesia sebesar USD 888 juta, dengan target pertumbuhan PDB diperkirakan sebesar 5,2 persen dalam beberapa tahun mendatang. Selain itu, Indonesia berada di peringkat ke-72 dari 189 negara dalam Daftar Kemudahan Berbisnis tahun 2018, meningkat 19 peringkat secara keseluruhan dari 2017. Indonesia juga termasuk di antara 3 Destinasi Investasi Asia Terbaik Menurut *The Economist*, dan menempati peringkat di antara 3 teratas di peringkat JBIC Jepang. Statistik di atas tidak diragukan lagi menjadikan Indonesia sebagai tujuan investasi pilihan favorit.

Pemerintah, yang dipimpin oleh Presiden Joko Widodo dalam masa jabatan keduanya, telah lama menetapkan kebijakan non-diskriminatif terhadap investasi asing dan domestik, dan secara khusus telah berkampanye untuk pembangunan infrastruktur. Bukan rahasia lagi bahwa Indonesia telah digangu dengan produktivitas yang buruk, sebagai akibat dari kurangnya infrastruktur yang memadai. Hal ini menyebabkan inefisiensi ekonomi; biaya logistik meningkat, kurangnya daya saing bisnis karena tingginya biaya melakukan bisnis, dan kesenjangan sosial melebar.

Pengembangan infrastruktur dan pengembangan ekonomi makro memiliki hubungan timbal balik. Pembangunan infrastruktur akan memunculkan ekspansi ekonomi melalui efek berganda, sementara ekspansi ekonomi mengharuskan pengembangan infrastruktur yang ada untuk menyerap pertumbuhan, sehingga hal ini membutuhkan pengembangan infrastruktur lebih lanjut.



Populasi Indonesia terus tumbuh, namun infrastruktur yang ada tidak dilengkapi dengan baik, sehingga mengakibatkan kesenjangan infrastruktur. Kurangnya infrastruktur yang memadai juga menghambat investasi. Negara-negara lain telah menyatakan keraguan mereka untuk memasuki pasar karena berbagai ketidakpastian, mulai dari pasokan listrik yang tidak konsisten hingga biaya transportasi yang terus meningkat.

Menurut McKinsey & Company, untuk mengatasi kesenjangan infrastruktur yang sudah sangat kritis ini dalam 10 tahun ke depan, pemerintah harus berinvestasi setidaknya USD 600 miliar dalam membangun dan meningkatkan infrastruktur. Namun, kesenjangan yang sangat besar hanya dapat ditutup dengan respons yang besar dan berkelanjutan, dan kemampuan pemerintah untuk menangani investasi infrastruktur telah dibatasi oleh berbagai masalah termasuk kendala fiskal, dengan komitmen anggaran yang signifikan untuk mendorong subsidi, antara lain. Badan Usaha Milik Negara, yang di masa lalu telah ditugaskan oleh pemerintah untuk melakukan proyek-proyek utama juga secara finansial dan operasional membentang. Metode pembiayaan alternatif diperlukan untuk mengatasi potensi kemunduran ini.



belajar pertama berasal dari Inggris, khususnya dalam hal cara mereka mengelola standar kinerja mereka. Terkait dengan hal ini maka penting untuk menetapkan sekelompok parameter untuk mengukur dan melaporkan efektivitas dan efisiensi proyek, karena dengan tidak adanya hal itu akan memicu kualitas layanan yang tidak memuaskan. Dengan demikian, pemerintah Indonesia harus menjaga kejelasan dalam hal proyek yang ingin mereka kembangkan, yang mereka butuhkan untuk mengembangkan proyek tersebut, serta upaya mengukur keberhasilan proyek. Dia juga mengingatkan bahwa menetapkan kerangka waktu yang masuk akal akan menyebabkan penurunan biaya jangka panjang, dan harus diputuskan di muka oleh mereka yang memenuhi syarat untuk melakukannya.

Pengalaman belajar kedua menurut Lucas, datang dari negaranya sendiri Australia. Australia telah dikritik di masa lalu karena melebihkan kemungkinan permintaan. Dalam kasus ekstrem, prakiraan patronase yang tidak akurat bahkan dapat menyebabkan kebangkrutan sektor swasta. Kegagalan seperti itu dapat menyebabkan ketidakpercayaan lebih lanjut pada kemampuan suatu negara untuk mengimplementasikan skema KPBU, dan menghalangi sektor swasta berinvestasi dalam skema semacam itu.



## Belajar Dari Negara Lain

Indonesia telah berpartisipasi dalam menyelenggarakan sejumlah pertemuan tingkat tinggi di sektor infrastruktur dan berbagai dialog dengan pemangku kepentingan multinasional. Salah satu acara tersebut adalah *High Panel Meeting* dalam gelaran *Indonesia Infrastructure Development Financing* (IIIDF) 2019. Tokoh-tokoh penting dari berbagai negara yang berpartisipasi menunjukkan potensi peningkatan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang saat ini sedang berkembang di Indonesia.

Mantan Wakil Perdana Menteri dan Menteri Queensland untuk infrastruktur, Hon. Paul Lucas, percaya bahwa penting bagi Indonesia untuk belajar dari kesalahan negara lain dalam mengimplementasikan skema KPBU. "Saya berharap dan percaya bahwa Indonesia, dengan ekonomi yang tumbuh secara besar-besaran, dan didukung oleh antusiasme yang sangat besar, akan melakukan berbagai hal untuk mempelajari kekurangan implementasi skema KPBU yang telah dilakukan oleh Australia sehingga dapat menghindari potensi terjadinya kesalahan dalam pembiayaan ini", jelasnya.

Dia menyoroti fakta bahwa negara-negara telah melalui siklus pembelajaran sangat besar yang terdiri dari empat tahap yang berbeda. Pengalaman

Pelajaran ini juga sangat relevan ketika menentukan tingkat keberhasilan proyek KPBUs di berbagai negara. Lucas percaya bahwa tingkat kesuksesan sangat tergantung pada upaya seseorang mendefinisikan kesuksesan. Proyeksi permintaan yang sangat optimis, seperti yang disebutkan sebelumnya, dapat mengakibatkan proyek menjadi tidak disukai. Untuk itu, Indonesia sebaiknya tidak hanya fokus pada kualitas infrastruktur, tetapi juga pada manfaat proyek tersebut bagi penggunanya. Ini dapat membantu mereka menyortir proyek prioritas dan memastikan bahwa masing-masing proyek prioritas tersebut mendapat perhatian penuh.

Tahap ketiga dari siklus adalah era *market sounding*. Proses ini penting karena memungkinkan pemerintah untuk mendapatkan umpan balik dari para penawar atau calon. Kemajuan pembangunan infrastruktur sebagian besar dapat mengandalkan proses ini, dan dengan melakukan *market sounding*, maka pemerintah Indonesia juga dapat memperoleh kepercayaan dari sektor swasta.

Pengalaman keempat dan terakhir adalah memahami pemodal dan kontribusi positif yang mereka berikan pada keseluruhan skema. Sebelumnya, bank hanya akan menyerahkan dana yang diperlukan kepada pemrakarsa dan selanjutnya menerima bagian mereka. Bank dan pemodal lain sekarang lebih aktif terlibat dan memposisikan diri mereka sendiri sedemikian rupa untuk meneliti kapasitas perusahaan yang beroperasi, dan bahkan untuk mengganti perusahaan jika perusahaan itu menjadi bangkrut sebelum menciptakan dampak bagi pemerintah.

Memahami aktivitas pemodal juga dapat memberikan wawasan tentang tingkat *bankability* proyek. D. J. Pandian, Wakil Presiden dan CIO Asian Infrastructure Investment Bank mengakui bahwa *bankability* suatu proyek memang merupakan tantangan bagi beberapa negara. Idealnya, risiko dan imbalan dalam skema KPBUs harus didistribusikan secara merata, namun kenyataannya menyajikan gambaran yang berbeda.

***"Sektor swasta tidak datang untuk melakukan amal, tetapi pemerintah kadang-kadang berada di bawah paksaan untuk melakukan amal. Jika mereka ingin melakukan amal, maka mereka harus mengambil risiko besar".***

D.J Pandian menyiratkan bahwa dalam kenyataannya, pemerintah diharapkan untuk mengambil risiko lebih banyak dibandingkan dengan pemrakarsa sektor swasta. Oleh karena itu, alokasi risiko dan imbalan yang memadai dari proyek tertentu, yang mencakup proses mitigasi risiko serta biaya proses mitigasi tersebut, harus dilakukan untuk mendorong pemodal mendanai proyek tertentu.

Mekanisme pengaturan yang tepat juga diperlukan untuk mendapatkan kepercayaan dari pemodal. Pemerintah harus transparan dalam memilih tender. Namun, ada beberapa kasus ketika pemerintah memastikan transparansi di semua tingkatan, dan belum dikritik oleh kelompok-kelompok tertentu untuk 'memprivatisasi aset pemerintah'. Dalam skenario seperti itu, para pemimpin politik disarankan untuk tetap tenang dan melanjutkan proyek-proyek tersebut, karena tidak ada proyek yang akhirnya akan menjadi lebih mahal dalam jangka panjang.

Ömer Fatih Sayan, Wakil Menteri Transportasi dan Infrastruktur Republik Turki mengadopsi sikap yang sama dalam hal tidak memiliki proyek lebih mahal bagi negara. Sayan mencatat bahwa sementara proyek memiliki kelebihan dan kekurangannya sendiri, konsensus umum adalah bahwa proyek itu harus dikembangkan tanpa mempedulikannya. Sehubungan dengan nilai *bankability* proyek, apa yang unik tentang skema PPP Turki adalah bahwa struktur pembiayaannya cukup kompleks, dan bahwa mereka mengadopsi bentuk pendanaan hibrid untuk menghasilkan skema tersebut, yang didasarkan pada empat faktor: koordinasi, kontrak, tata kelola, dan kebijakan.

Menurut Sayan, model KPBUs campuran ternyata lebih cocok dalam menyelesaikan kebutuhan infrastruktur negara dan dalam menarik sektor swasta. Dengan demikian, Turki telah mempertahankan lingkungan investasi yang menguntungkan untuk melaksanakan proyek-proyek KPBUs, khususnya proyek transportasi. Dia menegaskan pentingnya koordinasi antara pemerintah dan sektor swasta serta perlunya mempertahankan kepemimpinan dan tata kelola yang kuat di seluruh pelaksanaan skema. Selain itu, ia percaya bahwa pemerintah Indonesia dapat meningkatkan implementasi skema KPBUs dengan memupuk persinggan di sektor swasta dan untuk percaya sekaligus mendapatkan kepercayaan dari sektor swasta.

# Inside Indonesia Infrastructure Week

2019



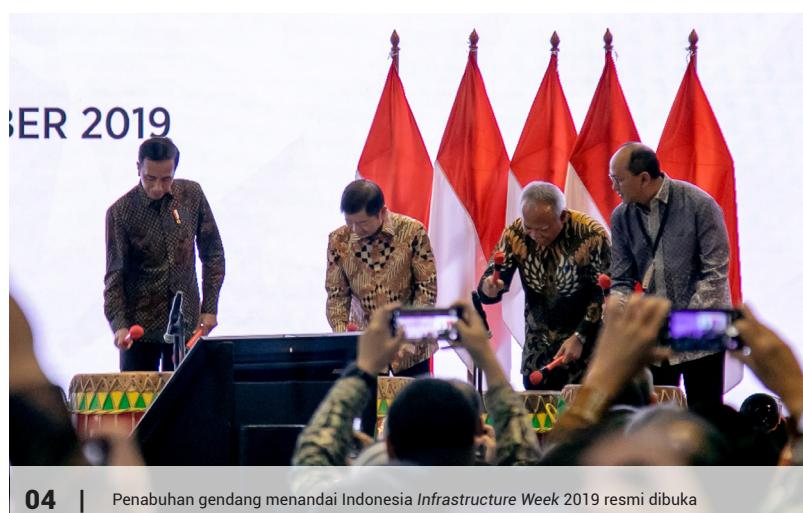
02 | Peresmian Indonesia *Infrastructure Week* 2019 oleh Presiden Joko Widodo



01 | Presiden Joko Widodo beserta rombongan mengunjungi stand booth pameran



03 | Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa memberikan sambutan dalam pembukaan Indonesia *Infrastructure Week* 2019



04 | Penabuhan gendang menandai Indonesia *Infrastructure Week* 2019 resmi dibuka



05 | Pembukaan Indonesia *Infrastructure Week* 2019 dimeriahkan juga dengan tarian dari Kalimantan



**06 |** Ajang IIW 2019 diawali dengan kegiatan High Level Discussion yang mengambil tema "Alternative Financing to Accelerate Infrastructure Development"



**07 |** Kegiatan diskusi yang diselenggarakan di booth Kantor Bersama KPBU



**08 |** Perwakilan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menyampaikan paparannya kepada peserta diskusi IIW 2019



**09 |** Penjurian lomba rancangan RISHA (Rumah Instan Sederhana & Sehat)



**10 |** Jane Holmes dari The Treasury Australia memberikan paparan dalam thematic discussion



**11 |** Penyerahan plakat kepada salah satu narasumber thematic Discussion



**12 |** Penentuan juara rancangan Rumah Instan Sederhana & Sehat dalam ajang IIW 2019

## Pembangunan Infrastruktur Untuk Mendorong Perubahan Perilaku

**H**endar Prihadi dapat dikatakan sebagai pejabat daerah yang penuh dengan prestasi dan inovasi. Hendrar merupakan Walikota Semarang periode 2016-2021. Pria kelahiran Semarang 48 tahun yang lalu ini juga merupakan petahana; sebelumnya pada periode 2013-2016 Hendrar duduk di posisi yang sama. semenjak Hendrar memimpin Kota Semarang, banyak inovasi dan prestasi yang berhasi ditorehkan sehingga kota yang dipimpinnya menjadi salah satu contoh sukses keberhasilan pengelolaan daerah.

Hendar Prihadi menjadi nahkoda Kota Semarang yang memiliki luas 372,3 km<sup>2</sup>. Kota yang terkenal dengan lumpia ini memiliki 1,7 juta penduduk yang tersebar di 177 kelurahan dan 16 kecamatan. Sebelum Hendrar duduk sebagai walikota, Kota Semarang berada pada kondisi yang kurang baik. Hal ini tercermin pada tahun 2011; saat itu indeks pembangunan manusia (IPM) Kota Semarang berada pada level 77,58 persen. Selain itu, sebanyak 54 persen jaringan jalan berada dalam keadaan rusak serta 41 persen wilayahnya rawan banjir. Investasi yang masuk ke dalam Kota Semarang juga rendah yaitu hanya Rp 900 miliar.

Walaupun demikian, hal ini mulai berubah ketika Hendrar duduk sebagai Walikota Semarang. "Kami berpandangan membangun kota sama dengan membangun warga dan hal ini kami wujudkan melalui pembangunan infrastruktur untuk mendorong perubahan perilaku" jelas Hendrar. Selama Hendrar menjabat sebagai Walikota Semarang, beliau fokus membangun dan merevitalisasi infrastruktur yang ada. Beberapa diantaranya yang sudah berhasil merubah wajah Kota Semarang adalah penataan Kali Semarang. Sebagai kota yang dilalui sungai, Hendrar menggunakan konsep water front city dalam merevitalisasi Kali Semarang.



Kepala Sub Direktorat Rancang Bangun I Kementerian PPN/Bappenas Astu Gagono Kendarto bersama dengan Walikota Semarang Hendrar Prihadi dalam Forum Thematic Discussion IIDF 2019.

Hal ini membawa hasil; Kali Semarang yang sebelumnya kumuh saat ini sudah tertata rapi dan juga sering kali menjadi lokasi berfoto. Bahkan ada juga warga yang mendapatkan penghasilan sebagai juru foto wisatawan di Kali Semarang. Selain Kali Semarang, Hendrar juga melakukan normalisasi sistem Sungai Tenggang sehingga dapat menampung lebih banyak air. Bahkan, Sungai Tenggang memiliki festival yang diinisiasi oleh masyarakat sehingga meningkatkan fungsi Sungai tidak hanya sebagai sumber dan tempat mengalirnya air, tetapi juga menjadi lokasi wisata.

Untuk mengimplementasikan perubahan di Kota Semarang, dibutuhkan kerjasama dari seluruh pihak. Hendrar menamakan kolaborasi ini dengan program bergerak bersama. Dalam program ini pemerintah tidak bisa berdiri sendiri sebagai subjek pembangunan. "Pemerintah harus bekerjasama dengan masyarakat, perusahaan, dan juga pewarta" jelas Hendrar. Contoh sukses dari Program Bergerak Bersama ini adalah terwujudnya Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Semarang Barat. Proyek infrastruktur sosial ini diwujudkan dengan skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan nilai investasi Rp 1,170 triliun.

Selain membangun infrastruktur sosial, Hendrar juga melakukan inovasi pelayanan darurat berbasis teknologi digital. Saat ini, Warga Semarang dapat melaporkan berbagai kondisi darurat hanya melalui SMS, media sosial, dan juga aplikasi. Setelah diverifikasi oleh administrator dan disalurkan kepada perangkat daerah yang terkait, tindak lanjut akan diberikan dalam waktu lima hari. Masyarakat sebagai pelapor juga akan diberikan hasil tindak lanjut sehingga dapat langsung memantau pekerjaan yang dilakukan oleh pemerintah kota. Sistem ini juga terhubung langsung dengan *situation room* sehingga dapat dipantau secara langsung dan *real time*.

Untuk memberdayakan masyarakat, diluncurkan program Kredit Wibawa atau wirausaha bangkit menjadi juara. Melalui program kredit ini, Warga Semarang dapat memperoleh pinjaman hingga maksimal Rp. 50 juta dengan skema angsuran selama dua tahun. Pinjaman sampai dengan maksimal Rp. 5 juta juga dibebaskan dari agunan.

Kondisi Kota Semarang sejak dipimpin Hendrar Priadi mengalami perubahan yang sangat signifikan. Hal ini dapat dilihat melalui berbagai indikator. Pertama, dari sisi pertumbuhan ekonomi. Pada tahun 2012 pertumbuhan ekonomi Kota Semarang hanya 5,97 persen dan meningkat pada tahun 2018 menjadi 6,52 persen. Kedua, di sektor investasi; pada tahun 2011 investasi yang masuk ke Kota Semarang hanya Rp. 900 miliar dan angka ini meningkat di tahun 2018 menjadi Rp 27,5 triliun.

Luas wilayah kumuh juga mengalami penurunan. Jika pada tahun 2015 terdapat 416 hektar wilayah kumuh, maka pada tahun 2018 luasnya daerah kumuh ini menurun menjadi 112 hektar. Wilayah yang terdampak banjir juga mengalami penurunan. Pada tahun 2011 sebanyak 41,02 persen wilayah Kota Semarang terdampak banjir. Jumlah ini kemudian menurun menjadi 17,4 persen di tahun 2018. Kondisi jalan yang rusak juga mengalami penurunan; sebelumnya di tahun 2011 sebanyak 54 persen kondisi jalan di Kota Semarang berada pada kondisi rusak. Jumlah ini menurun di tahun 2018 menjadi 10,5 persen. Terakhir, indeks pembangunan manusia (IPM) Kota Semarang terus mengalami peningkatan dari 77,58 di tahun 2011 menjadi 82,72 di tahun 2018. Pencapaian Kota Semarang ini mendapatkan attensi dari pemerintah pusat. Kota Semarang memperoleh penghargaan "Kota Terbaik Dalam Perencanaan Pembangunan Di Indonesia Tahun 2019."



Emil Elstianto Dardak, Wakil Gubernur Jawa Timur

## Badan Usaha Dapat Ciptakan Pengelolaan Infrastruktur Secara Efisien

**E**mil Elstianto Dardak merupakan tokoh yang tidak asing lagi di tingkat nasional. Emil merupakan Wakil Gubernur Provinsi Jawa Timur periode 2019-2024. Sebelum menjabat sebagai wakil gubernur, Emil merupakan Bupati Trenggalek periode 2016-2019. Emil merupakan salah satu tokoh muda yang berhasil meraih posisi tertinggi di level eksekutif provinsi.

Jawa Timur merupakan provinsi dengan pertumbuhan ekonomi tertinggi di tingkat nasional. Bahkan, pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur pada triwulan II tahun 2019 yaitu sebesar 5,72 lebih tinggi dari nasional yang berada pada level 5,05. Selain itu, tingkat daya saing di Provinsi Jawa Timur juga berada di peringkat kedua setelah Provinsi DKI Jakarta di tahun 2018.

Di sektor infrastruktur, Provinsi Jawa Timur terkenal dengan proyek Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Umbulan yang menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Selain SPAM Umbulan ini, Emil juga menjelaskan bahwa Provinsi Jawa Timur akan memiliki Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSa) yang juga menggunakan skema KPBU. "PT Sumber organik mengelola, membangun incinerator dan menjual listriknya ke PLN" ungkap Emil. Investasi yang dibutuhkan dalam proyek ini sebesar USD 49,86 juta.

Menurut Emil, hal terpenting dalam skema KPBU adalah peranan badan usaha untuk menyediakan infrastruktur. Bahkan kerjasamanya dapat sesederhana kontrak manajemen ataupun yang lebih jauh dalam bentuk konsesi. "Kita sekarang melihat paradigma KPBU bukan karena pemerintah tidak punya uang tetapi badan usaha memiliki kemampuan untuk mengelola





dengan lebih efisien suatu layanan. Efisien itu bukan saja lebih murah, tetapi layanannya lebih baik untuk tingkat harga yang sama" papar Emil.

Selanjutnya, Emil menjelaskan bahwa tingginya pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur membuat pemerintah provinsi memiliki banyak ruang untuk melibatkan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur. Walaupun demikian, Emil mengingatkan agar pengelolaan resiko dalam skema KPBU ini dapat benar-benar diperhatikan. Menurutnya jika resiko kepastian tarif, resiko politik, pengadaan lahan semuanya dibebankan ke swasta mungkin saja ada badan usaha yang mengambil proyek tersebut. Namun, harganya dapat menjadi terlalu tinggi atau kompetisinya terlalu rendah karena yang berminat sedikit.

Terkait dengan hal ini, Emil menekankan pentingnya persiapan suatu proyek KPBU. Dengan baiknya persiapan proyek KPBU, maka

dapat terpilih badan usaha yang profesional dan nantinya siap mengelola proyek tersebut. Koordinasi dengan pemerintah seperti Kementerian Keuangan dan juga Kementerian PPN/Bappenas juga merupakan hal yang tak kalah penting. "Kalau proyeknya tidak disiapkan dengan serius maka yang minat investasi juga gak banyak. pemerintah juga gak berani mutuskan resiko mana yang akan ditanggung" ungkap Emil.

Emil mengungkapkan apabila suatu daerah mau menggunakan skema KPBU untuk suatu proyek, maka jangan dilakukan semata-mata karena kurangnya anggaran. Selain itu, skema KPBU saat ini menjadikan pemerintah yang sebelumnya sebagai *spending agency* menjadi *contracting agency*. "Ini hubungan jangka panjang, jadi harus tahu ini bukan proyek yang setahun selesai. Proyek ini akan

kerjasama dalam jangka panjang maka harus benar-benar disiapkan dari semua elemen, masyarakatnya, legislatifnya, dan pemerintahnya sendiri" jelas Emil.

Pertumbuhan ekonomi Jawa Timur yang tinggi memperlihatkan bahwa provinsi ini sangat diminati oleh investor. Tingginya minat investor untuk berinvestasi di Jawa Timur dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti stabilitas makro ekonomi, pemerintahan dan tata letak kelembagaan, keuangan, bisnis, dan kondisi tenaga kerja yang terjamin, serta kualitas hidup yang baik dan pengembangan infrastruktur. Selain itu, tingginya angka pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur juga menjadikan provinsi ini sebagai pintu gerbang ekonomi Indonesia Bagian Timur (IBT). Membangun Jawa Timur pada akhirnya juga akan membantu dan memacu aktifitas ekonomi IBT.

# Mengenal Lebih Dekat Skema Hak Pengelolaan Terbatas

**S**elain menggunakan skema Kerjasma Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) kendala keterbatasan anggaran dalam pembangunan infrastruktur juga dapat diselesaikan menggunakan skema pembiayaan kreatif lainnya yaitu penggunaan Hak Pengelolaan Terbatas (*Limited Concession Scheme*). Namun, apakah sebenarnya Skema Hak Pengelolaan Terbatas ini?

Hak Pengelolaan Terbatas memungkinkan badan usaha untuk memperoleh konsesi terbatas dalam jangka waktu tertentu untuk mengelola atau mengembangkan suatu infrastruktur yang sudah ada. Namun demikian, kepemilikan atas infrastruktur tersebut tetap berada di tangan pemerintah. Terkait dengan skema Hak Pengelolaan Terbatas ini, terdapat beberapa prinsip penting. Pertama, adanya pengalihan hak konsesi aset *brownfield* yang dimiliki pemerintah ataupun BUMN kepada badan usaha untuk dioperasikan maupun diekspansi. Kedua, Sebagai imbalannya, Pemerintah dan BUMN akan menerima pembayaran dimuka dan/atau pembayaran anuitas selama periode konsesi; dan Ketiga, Pengeluaran modal di masa depan akan menjadi tanggung jawab pemegang konsesi, sehingga meringankan beban pada anggaran pemerintah.

Selanjutnya, terdapat beberapa syarat agar infrastruktur dapat dikelola menggunakan Hak Pengelolaan Terbatas

seperti telah beroperasi selama setidaknya dua tahun. Aset juga diharuskan memiliki arus keuangan yang baik. Selain itu, aset yang akan dikelola dengan skema ini diharapkan memiliki potensi untuk dikelola secara lebih efisien. Terakhir, infrastruktur memiliki sisa umur manfaat setidaknya sepuluh tahun.

Skema Hak Pengelolaan Terbatas ini merupakan salah satu cara yang cukup optimal untuk meningkatkan dana pembangunan infrastruktur. Skema ini didasarkan pada studi teknokratis dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2020-2024 yang dikembangkan oleh Bappenas. Dalam RPJMN ini, diperkirakan pembangunan infrastruktur membutuhkan investasi sekitar Rp. 6.445 triliun. Dari kebutuhan investasi infrastruktur tersebut, hanya 58 persen yang dapat didanai oleh APBN maupun BUMN. Oleh karena itu, diharapkan badan usaha dapat ikut berkontribusi untuk aktif berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur. Saat ini, kerangka hukum dalam bentuk Peraturan Presiden yang akan menjadi dasar skema Hak Pengelolaan Terbatas sedang tahap finalisasi termasuk juga sektor-sektor yang mampu dibiayai dengan skema ini.

Terdapat berbagai keuntungan yang didapat apabila nantinya suatu infrastruktur dikelola menggunakan skema Hak Pengelolaan Terbatas. Keuntungan-keuntungan tersebut antara lain infrastruktur akan mendapatkan manfaat langsung dari pembelanjaan konstruksi. Selain itu, dengan

skema ini, pemerintah akan memperoleh manfaat langsung dalam bentuk pembayaran biaya konsesi di muka.

Keberhasilan implementasi skema Hak Pengelolaan Terbatas ditentukan oleh beberapa faktor berikut. Pertama, persiapan yang matang. Pada tahapan persiapan ini dibutuhkan Analisis komprehensif tentang teknis, komersial, keuangan, dan lainnya faktor strategis untuk menghasilkan basis fundamental yang kuat sehingga dapat memenuhi tujuan pemerintah. Kedua, strukturisasi yang baik. Strukturisasi memungkinkan Pemerintah untuk merancang proyek berdasarkan tujuan, kemampuan, resiko dan minat pasar sambil mengurangi ketidakpastian bagi calon investor. Selanjutnya adalah faktor alokasi resiko. Alokasi risiko yang memadai antara pemilik aset dan swasta untuk memastikan mekanisme konsesi yang adil dan seimbang.

Faktor-faktor selanjutnya yang perlu juga diperhatikan untuk memastikan skema Hak Pengelolaan Terbatas dapat diimplementasikan dengan baik adalah pemilihan investor. Proses prakualifikasi obyektif diperlukan untuk menetapkan investor yang paling tepat dan selaras dengan keahlian sektoralnya. Terakhir adalah faktor penyelesaian perselisihan. Keten-tuan yang jelas dan transparan tentang hukum yang berlaku merupakan beberapa hal yang harus diperhatikan.

Skema Hak Pengelolaan Terbatas telah berhasil digunakan oleh berbagai negara. Salah satunya adalah Turki.



Bandara mega-Istanbul baru, tahap pertamanya secara resmi dibuka musim gugur lalu akan mengambil alih lalu lintas udara dari Bandara utama Ataturk

Turki dipandang cukup berhasil dalam mengimplementasikan skema Hak Pengelolaan Terbatas untuk meningkatkan sumber pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur. Turki mulai menggunakan skema ini pada tahun 2005 untuk membangun Bandara Istanbul Ataturk. Pemerintah Turki berhasil memperoleh pembayaran di muka sebesar US\$ 3 juta.

Kemudian dalam kurun waktu 2005-2015, Pemerintah Turki berhasil meraih berbagai kesepakatan lainnya dalam pembangunan infrastruktur menggunakan skema Hak Pengelolaan Terbatas. Setidaknya terdapat delapan bandara lainnya di Turki yang dibangun menggunakan skema ini, dengan nilai kesepakatan sebesar US\$ 2,8 miliar. Selain itu, terdapat juga kesepakatan yang berhasil diraih dalam membangun enam pelabuhan senilai US\$ 3,2 miliar dan berbagai proyek lainnya sebesar US\$ 16 miliar. Dalam 10 tahun total pembangunan di muka dan investasi infra yang diperoleh Pemerintah Turki mencapai US\$ 22 miliar.

## SKEMA HAK PENGELOLAAN TERBATAS MERUPAKAN SALAH SATU UPAYA OPTIMAL UNTUK MENINGKATKAN PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR



### PRINSIP HAK PENGELOLAAN TERBATAS

- ✗ 1. Adanya pengalihan hak konsesi asset *brownfield* yang dimiliki pemerintah ataupun BUMN kepada badan usaha untuk dioperasikan maupun diekspansi
- ✗ 2. Sebagai imbalannya, Pemerintah dan BUMN akan menerima pembayaran dimuka dan/atau pembayaran anuitas selama periode konsesi
- ✗ 3. Pengeluaran modal dimasa depan akan menjadi tanggung jawab pemegang konsesi, sehingga meringankan beban pada anggaran pemerintah.



### PERSYARATAN TEKNIS ASET YANG DAPAT DIKELOLA DENGAN SKEMA HAK PENGELOLAAN TERBATAS

- ✗ 1. Telah beroperasi selama setidaknya dua tahun
- ✗ 2. Aset juga diharuskan memiliki arus keuangan yang baik
- ✗ 3. Aset yang akan dikelola dengan skema ini diharapkan memiliki potensi untuk dikelola secara lebih efisien
- ✗ 4. Infrastruktur memiliki sisa umur manfaat setidaknya sepuluh tahun

Saat ini, kerangka hukum dalam bentuk Peraturan Presiden yang akan menjadi dasar skema Hak Pengelolaan Terbatas sedang difinalisasi termasuk juga sektor-sektor yang mampu dibiayai dengan skema ini.



## Belajar Infrastruktur Pintar dan Keberlanjutan

Kabupaten Banyuwangi sudah tidak asing lagi di tingkat nasional. Kabupaten yang terletak paling timur di Provinsi Jawa Timur ini memiliki segudang prestasi. Transformasi total telah dilakukan dan berhasil memberikan dampak yang sangat positif khususnya ketika kabupaten ini dipimpin oleh Bupati Abdullah Azwar Anas. Berbagai transformasi yang ada di Kabupaten Banyuwangi bahkan sudah menjadi buah bibir di tingkat nasional.

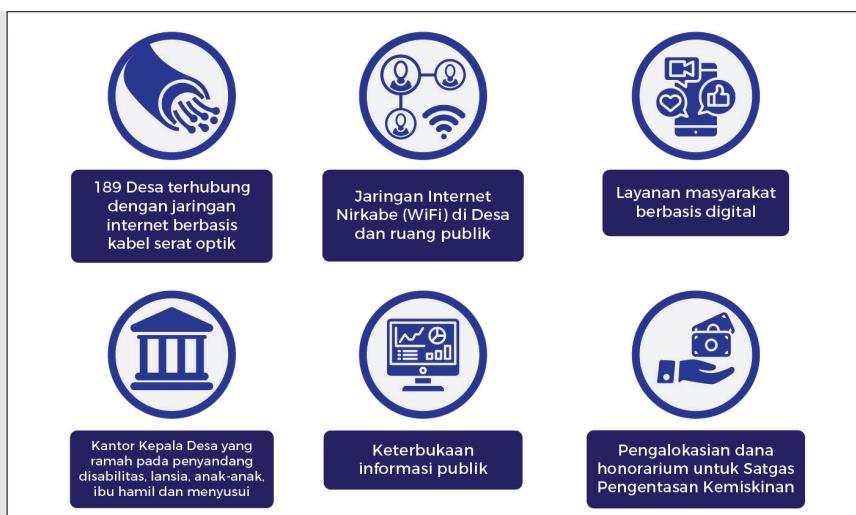
Bericara mengenai Banyuwangi, kabupaten ini merupakan salah satu *pioneer* dari penerapan teknologi *smart city*. Implementasi *smart city* di Kabupaten Banyuwangi dapat dilihat dari berbagai indikator seperti: 189 desa yang terhubung dengan kabel fiber, fasilitas internet nirkabel (*Wi-Fi*) yang terdapat di fasilitas umum, dan pelayanan publik yang berbasis digital. Selain itu, dari segi keterbukaan pengelolaan APBD, Kabupaten Banyuwangi juga sangat transparan. Masyarakat dapat mengetahui penggunaan anggaran daerah dengan mudah dan jelas. Berbagai fasilitas umum dan juga kantor-kantor pemerintahan juga ramah bagi kaum disabilitas, anak-anak, ibu hamil dan menyusui. Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Banyuwangi juga fokus untuk mengentaskan kemiskinan yang dapat

dilihat dari pengalokasian sebagian dari APBD untuk honorarium satgas pengentasan kemiskinan.

Selain terkenal dengan *smart city*, Kabupaten Banyuwangi juga terkenal akan konsep pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan (*sustainable infrastructure*) khususnya di daerah pedesaan. Konsep *sustainable infrastructure* ini tercermin dalam pembangunan Bandar Udara Banyuwangi. Pembangunan dan operasional dari bandara ini sangat memperhatikan keseimbangan dengan alam yang ada di sekitarnya. Dari segi penggunaan tenaga listrik, Bandar Udara Banyuwangi sangat efisien dan 70 kali lebih rendah dibandingkan dengan bandara lain yang setara. Selain itu, untuk memelihara lahan hijau yang akan digunakan untuk pertanian, Pemerintah Kabupaten Banyuwangi melarang pembangunan gedung baru di sekitar bandara.

Kabupaten Banyuwangi juga menyimpan beragam potensi pembangunan infrastruktur lainnya yang menganut konsep *sustainable infrastructure*. Beberapa diantaranya adalah proyek pengembangan Pulau Merah. Selain menganut konsep *sustainable infrastructure*, proyek ini juga merupakan bentuk kerjasama Pemerintah Kabupaten Banyuwangi dengan badan usaha. Tahap pengembangan akan dilakukan oleh PT Perhutani sedangkan konstruksinya akan dilakukan oleh PT Patra Jasa dan PT. Wijaya Karya (WIKA).

Smart City  
In Banyuwangi  
Version:  
**SMART  
KAMPUNG**



# Kinerja Kabupaten Banyuwangi

Untuk mendorong berbagai kegiatan masyarakat di desa-desa, Pemerintah Kabupaten Banyuwangi membangun lahan terbuka hijau yang juga menganut konsep keberlanjutan. Dengan adanya lahan terbuka hijau ini, masyarakat dapat melakukan aktifitasnya baik berupa olahraga maupun kesenian selain juga sebagai tempat bagi masyarakat untuk saling bersosialisasi dan bersilaturahmi.

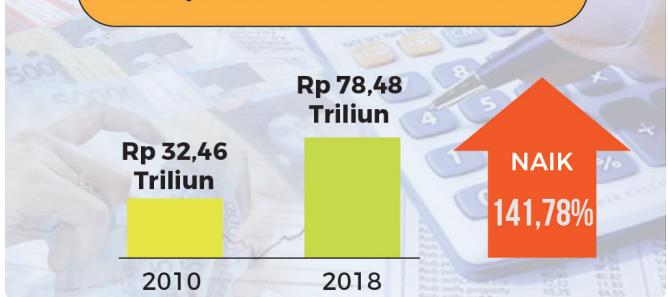
Berbagai inovasi dan transformasi yang mengusung konsep *smart and sustainable infrastructure* ini memiliki dampak positif pada pembangunan Kabupaten Banyuwangi di berbagai sektor. Capaian positif ini dapat dilihat dari berbagai indikator. Pendapatan Per Kapita masyarakat banyuwangi meningkat dari sebelumnya di tahun 2010 sebesar Rp. 20,8 juta menjadi Rp. 48,75 di tahun 2018 atau sebesar 134 persen. Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Kabupaten Banyuwangi juga meningkat sangat signifikan dari Rp. 32,46 triliun di tahun 2010 menjadi Rp. 78,48 triliun di tahun 2018. Sektor pariwisata Kabupaten Banyuwangi juga memiliki capaian positif yang dapat dilihat dari peningkatan kunjungan wisatawan domestik dari 491 ribu orang pada tahun 2010 menjadi 5,2 juta orang di tahun 2018 atau meningkat 960 persen. Hal yang sama juga terlihat dari tingginya kunjungan wisatawan mancanegara yang pada tahun 2010 hanya sebesar 12.505 orang menjadi 127.420 orang di tahun 2018.

Dengan adanya berbagai pembangunan infrastruktur khususnya bandara, konektivitas dari dan menuju Kabupaten Banyuwangi menjadi lebih singkat. Jika sebelumnya dari Jakarta menuju Banyuwangi diperlukan waktu 21 jam, semenjak adanya bandara, waktu tempuh ini terpangkas sangat signifikan menjadi 90 menit. Selain itu, bandara ini juga mempersingkat waktu tempuh dari Banyuwangi menuju Surabaya yang sebelumnya mencapai tujuh jam saat ini hanya membutuhkan waktu 50 menit. Selain itu, dengan majunya infrastruktur dan pengelolaan wilayah Kabupaten Banyuwangi, berbagai penghargaan pun diraih seperti Penghargaan Kota Bersih Tingkat ASEAN tahun 2018 dan Penghargaan *City of Tourist* dari United Nations World Tourism Organization (UNWTO) pada tahun 2016.

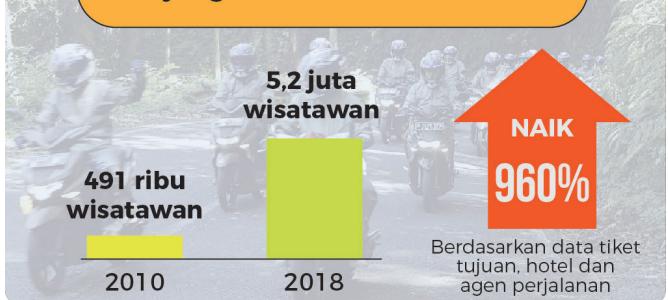
## Pendapatan Per Kapita



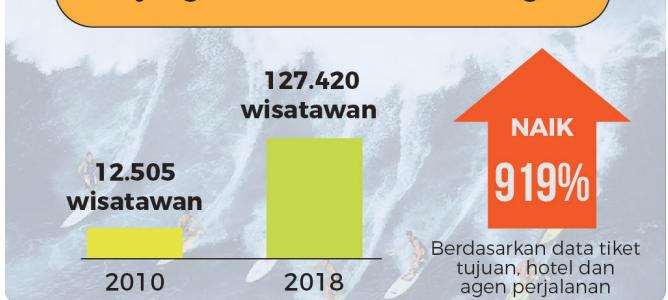
## Pendapatan Domestik Bruto (PDB)



## Kunjungan Wisatawan Domestik



## Kunjungan Wisatawan Mancanegara





## Belajar Dari Singapura

Singapura menjadi salah satu contoh implementasi pembangunan dengan konsep *smart and sustainable infrastructure*. Belajar dari implementasi yang sudah dilakukan oleh Singapura, terdapat berbagai hal positif yang dapat diadaptasi oleh Indonesia. Teknologi dan inovasi yang menjadi tulang punggung infrastruktur yang *smart* dan *sustainable* dapat dibangun dengan harga yang terjangkau. Selain itu, jumlah investor dan pemberi biaya (*financiers*) yang tinggi dapat menjadi potensi untuk mendorong pembangunan yang berkonsep *smart and sustainable*.

Pembiayaan merupakan hal penting dalam pembangunan infrastruktur pintar dan *sustainable*. Terdapat empat tahapan pembiayaan yang telah berhasil dilakukan oleh Singapura sehingga dalam konsep ini. Tahap pertama dikenal sebagai *developmental funding*. Pada tahap ini, Singapura bekerjasama dengan bank pembangunan multilateral untuk membiayai pembangunan infrastruktur.

Pada tahap kedua, fokus utama ditempatkan pada perlibatan perusahaan semi-privat sebagai pemilik dan pengelola infrastruktur. Selain itu pada tahap selanjutnya, perusahaan swasta dilibatkan secara penuh khususnya pada tahap operasional dan pemeliharaan. Melalui keterlibatan pihak swasta, maka layanan yang nantinya dihasilkan dapat lebih baik. Dengan demikian, pada tahap ini kapasitas kelembagaan dapat lebih didorong. Hal penting yang tidak boleh dilupakan adalah utilisasi dari pasar modal (*capital market*). Melalui pemanfaatan pasar modal ini, maka akan ada cara baru yang lebih inovatif untuk memonetisasi aset dan mengakses potensi modal-modal baru dalam pembangunan infrastruktur.

Selanjutnya, terdapat berbagai *enabling conditions* yang penting untuk diperhatikan untuk dapat memobilisasi skema kerjasama pemerintah dan badan usaha. Pertama, Pemerintah baik di tingkat pusat maupun daerah perlu menyediakan sumber pendapatan yang dapat

diprediksi sehingga dapat mendorong bank dan lembaga investasi untuk menyelesaikan modal pembangunan infrastruktur. Kedua, Perencanaan induk harus kuat dan terintegrasi yang tercermin dari garis tanggung jawab yang lebih transparan pengembangan lahan, penjualan aset, dan monetisasi. Ketiga, penting untuk melakukan studi kelayakan secara profesional untuk meningkatkan minat dan kepercayaan dari sektor swasta untuk membiayai proyek infrastruktur. Selanjutnya, Alokasi resiko merupakan hal penting yang harus dijelaskan secara transparan. Sektor swasta cenderung tidak ingin mengambil resiko pembangunan infrastruktur di tahap awal. Terakhir, pemerintah harus memastikan regulasi dan peraturan harus dapat membantu investor untuk meningkatkan investasinya dalam proyek infrastruktur.

Di regional Asia Tenggara, Singapura menjadi salah satu contoh sukses pembangunan smart and *sustainable infrastructure*. Hal ini tidak lepas dari ekosistem yang dibangun oleh Pemerintah Singapura untuk mendukung investasi infrastruktur yang cerdas dan berkelanjutan. Ekosistem di Singapura menawarkan kemudahan dan keleluasaan di antaranya keahlian yang luas dan tersebar di seluruh rantai infrastruktur. Selain itu, pihak-pihak yang terlibat dalam pembiayaan infrastruktur ini memiliki pemahaman terhadap potensi kesempatan dan tantangan yang ada di Singapura dan Kawasan Asia Tenggara. Singapura juga memiliki pengelola (operator) infrastruktur dengan rekam jejak yang mumpuni.

## Industri Keuangan Hijau di Benua Biru

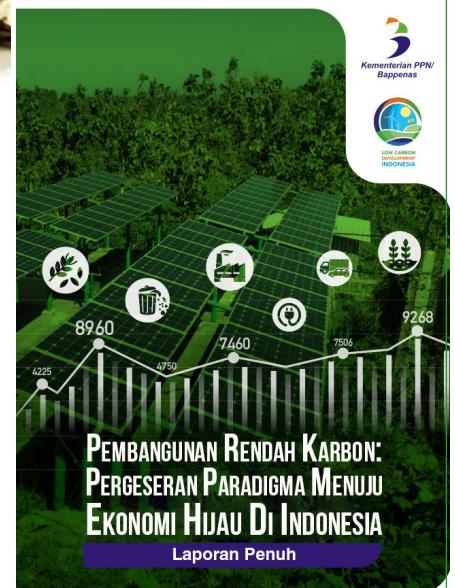
Salah satu negara di Benua Eropa yang sukses mengimplementasikan industri keuangan hijau adalah Inggris. Negara ini merupakan pelopor dalam mempromosikan inisiatif keuangan hijau dan investasi dalam proyek energi terbarukan. Hal ini diwujudkan oleh Pemerintah Inggris melalui berbagai kebijakan seperti undang-undang perubahan iklim yang dikeluarkan pada tahun 2008. Melalui undang-undang ini, Inggris menargetkan emisi gas rumah kaca pada tahun 2050 diharapkan 80 persen lebih rendah dari tahun 1990. Selain itu, pada Januari 2016, Pemerintah Inggris bersama dengan Pemerintah Kota London meluncurkan *Green Finance Initiative* (GFI). Tujuan dari didirikannya GFI adalah mempromosikan Inggris sebagai pusat global yang menyediakan layanan keuangan hijau.

Terdapat berbagai faktor yang menjadi kunci kesuksesan Inggris sebagai pelopor industri keuangan hijau. Pemerintah Inggris memiliki target dan kebijakan jangka panjang untuk mendorong tercapainya emisi karbon yang rendah. Selain itu, Pemerintah Inggris juga mendirikan organisasi khusus untuk mendorong agenda keuangan hijau. Pemerintah Inggris juga mendirikan organisasi pemerintah yang secara khusus memberikan penjelasan mengenai *Green Investment Bank* (GIB) dan *Green Finance Initiative* (GFI). Selanjutnya, keahlian bisnis yang berkualitas tinggi menghasilkan sebuah dukungan untuk peluncuran berbagai proyek infrastruktur bankable di Inggris.



# Green Financing Merupakan Instrumen untuk Meningkatkan Pertumbuhan Hijau

Pada Bulan Maret 2019  
**Bappenas mengeluarkan  
Inisiatif Pengembangan  
Rendah Karbon (*Low  
Carbon Development  
Initiative*) yang menyoroti  
peluang Indonesia untuk  
meraih pembangunan  
yang rendah karbon.**



# 29%

Target: Emisi yang lebih  
rendah di tahun 2030



**Membutuhkan:**  
Rata-rata tambahan  
investasi sebesar

**US\$ 14,8 MILIAR/TH**  
pada kurun waktu 2020-2024

dan

**US\$ 40,9 MILIAR/TH**  
pada kurun waktu 2024-2045

