

Sesi 2

Notulensi Keynote Speaker 3

Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit, M.Sc.

Koordinator JPPI/UNIID

Berdasarkan sejarah tujuan pembangunan infrastruktur di Indonesia khususnya di pulau Jawa oleh VOC didasari oleh kenaikan nilai saham VOC di bursa saham Belanda dan Prancis. Sehingga apabila dilihat dari sejarah pembangunan infrastruktur maka akan bergerak dari yang dinamakan single purpose atau single objective yaitu kenaikan harga saham. Pada hari ini kalau kita bicara mengenai infrastruktur, kita tidak hanya bicara economy dan finansial tapi kita juga bicara mengenai sosial, tata kelola, dan pengadaan barang dan jasa yang tidak korutif. Jadi dari yang sebelumnya hanya satu tujuan menjadi banyak tujuan yang lain. Menyebabkan infrastruktur ini menjadi isu yang kompleks tidak hanya soal produktivitas dan efisiensi, namun juga secara komersial dapat dipertanggung jawabkan dan memenuhi *standart return* tertentu. Perlu memperhatikan kriteria pembangunan berdasarkan ekonomi di daerah tersebut, karena kriteria pembangunan di daerah ekonomi rendah dan daerah dengan ekonomi yang sudah berkembang akan menjadi berbeda.

Pada awal kemerdekaan kita mewarisi beberapa infrastruktur yang dibangun Hindia Belanda. Kita lebih mudah mengenalkan kerjasama lintas sektor misalnya Pelabuhan Belawan yang telah menggunakan sistem transportasi intermoda(*intermodality*) dengan dermaga dan jaringan rel kereta api. Sesuatu yang saat ini hampir mustahil dilakukan tanpa suatu intervensi yang luar biasa.

Berdasarkan data kondisi jaringan transportasi laut Indonesia pada tahun 1891 yang dibangun untuk keperluan kolonial dan kondisi saat ini tidak berbeda jauh. Sangat sedikit pelabuhan-pelabuhan baru yang dibangun diluar warisan kolonial. Artinya infrastruktur adalah sesuatu yang harus dipikirkan dalam periode yang sangat panjang bahkan sampai ratusan tahun. Ada banyak pencapaian pada infrastructure yang sudah kita peroleh di Indonesia.

Pada pemerintahan saat ini pembangunan infrastruktur menjadi prioritas. Sebuah era dimana belanja infrastruktur (*infrastructure spending*) terbesar sepanjang sejarah Indonesia. Belanja Infrastruktur pada RAPBN 2018 adalah 409 triliun rupiah. Ini adalah anggaran belanja infrastruktur yang sangat besar dan belum pernah sebesar ini sebelumnya. Sebagian besar akan dibiayai APBN dan sebagian harus dibiayai oleh sektor swasta. Sementara berdasarkan data di himpunan bank-bank Indonesia, selama 5 tahun kedepan bank-bank swasta hanya mampu mengalokasikan 60-70 triliun rupiah per tahun untuk membiayai proyek infrastruktur. Sehingga ada defisit besar apabila ingin tumbuh seperti yang direncanakan hingga tahun 2019.

Sehingga ada 3 pertanyaan yang harus selalu terus menerus ditanyakan kepada diri kita sendiri, yaitu:

1. Apa pelajaran yang diperoleh dari sejarah pembangunan infrastructure di Indonesia?
2. Bagaimana infrastruktur mampu menjadi katalis bagi pembangunan nasional?
3. Bagaimana infrastruktur menjadi instrumen pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan?

Dari beberapa kasus ini direspon oleh UGM, ITB dan UI serta bersama dengan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia untuk mengembangkan berbagai studi kasus.

Lessons learned dari berbagai event dan *research* studi kasus yang dilakukan sepanjang tahun 2014 hingga tahun 2016 :

1. Rise and fall of PPP scheme for Giwangan Bus Terminal
2. National and sub-national agencies' responsibility for water provision in Tangerang
3. Land Acquisition for Kanci Pejagan toll road, lessons learned
4. PPP vs SoE assignment in Kalibaru Terminal
5. Local Government debt management in MRT Projects
6. Financing unsolicited projects: Jakarta Monorail case
7. The urgent needs for electricity, and the PLN story
8. Providing sanitation for the people and the role of local government company
9. Rise and fall of PPP scheme for Giwangan Bus Terminal
10. National and sub-national agencies' responsibility for water provision in Tangerang
11. Land Acquisition for Kanci Pejagan toll road, lessons learned
12. PPP vs SoE assignment in Kalibaru Terminal
13. Local Government debt management in MRT Projects
14. Financing unsolicited projects: Jakarta Monorail case
15. The urgent needs for electricity, and the PLN story
16. Providing sanitation for the people and the role of local government company

Kebutuhan - kebutuhan untuk infrastruktur yang lebih baik

- Well design infrastructure
- Infrastructure spending
- ICOR - Indonesia 5.12 (artinya setiap indonesia menaikkan 1% pertumbuhan ekonomi, maka membutuhkan dana yang harus di belanjakan sebesar 5.12% termasuk infrastruktur.
- Opini dari skema PPP di indonesia
"Niatnya selalu bagus di puncak, tapi untuk menerjemahkan niat ini menjadi kenyataan di birokrasi adalah pertanyaan lain"

Sehingga berdasarkan hal diatas, maka kita memetik pelajaran, diantaranya :

Pelajaran Pertama - Kerangka konseptual yang tepat

- Kejelasan tanggung jawab pemerintah untuk semua jenis infrastruktur, tanpa melihat cara implementasinya
- Tata urutan dalam pengambilan keputusan sangatlah penting:
 - Keputusan investasi dan prioritasnya
 - Cara pengadaan (anggaran pemerintah, penugasan BUMN, KPBU)
- Struktur dan proses tatakelola
- Perlu menghindari kompleksitas yang tidak perlu dalam penyelenggaraan infrastruktur
- Pastikan "who is doing what" dalam pembangunan infrastruktur
- Memastikan infrastruktur dasar sesuai dengan standar nasional/internasional
- Pemerintah memimpin proses dan mengembangkan mekanisme

Pelajaran Kedua - Kerangka operasional perlu disediakan seperti maintenance.

- Proyek infrastruktur harus dikembangkan dalam siklus penuh manajemen aset
 - Life time perspective
 - Planning, procurement process, implementation, M&E
- Perencanaan adalah tahap yang paling kritis
- Biaya untuk mendapatkan infrastruktur harus merefleksikan tujuan pembangunan jangka pendek dan panjang
- Mitigasi dan alokasi risiko
 - Political and reputation risk
 - Production risks (construction, IDC, delay)
 - Demand and revenue risks (consumption, tariff)
 - Residual risks
- Dalam pembangunan proyek infrastructure memperhatikan maintenance. Sebagai contoh di australia, dalam undang-undang biaya maintenance sudah ada hingga 10 tahun kedepan.

Pelajaran Ketiga - Peran Pemerintah

- Pemerintah dinilai berdasarkan 4C, dan harus ditambah dengan 3 C berikutnya:
 - Clarity, Certainty, Consistency, Capacity (2014)
 - Commitment, Consultative, Collaboration capacity (2015, 2016)
- PPP bukan hanya Public Private Partnership, tapi juga Putting People sebagai Priority
- Mengenali 4 aktor dalam proyek KPBU
 - Developer, financier, government, advisors
- Kapasitas pemerintah dalam proyek KPBU sangatlah penting
- Kerangka Regulasi KPBU cukup menjanjikan tetapi perlu pekerjaan yang detail
- Peran tepat untuk BUMN adalah sebagai katalis bagi implementasi proyek KPBU

Notulensi Keynote Speaker 3
Indra Pradana Singawinata Ph.D
SVP Corporate Secretary - PT PII (Penjaminan Infrastruktur Indonesia)

Kebutuhan infrastruktur di Indonesia dari tahun 2015 – 2019, terdapat beberapa sector yaitu

- Kereta Api
- Transportasi Udara
- Transportasi Laut
- Air Minum
- Perumahan Rakyat
- Transportasi Perkotaan
- Transportasi Darat (incl Ferry)
- Ketenagalistrikan
- Energi
- Air Limbah
- Telekomunikasi dan Informatika

Sector-sector tersebut pembiayaannya diambil dari dana APBN/APBD, BUMN, dan swasta

Kebutuhan swasta yang masih potensial ada di angka 36,5%. Bagaimana cara agar swasta itu masuk? Harus ada penjaminan, sehingga disinilah peran dari PII.

Pada pasca reformasi terdapat 3 investor yang hengkang dari Indonesia dan menanamkan investasinya di Vietnam.

- Tahun 2001 : Rebook
- Tahun 2002 : Nike
- Tahun 2003 : Sony

Agar hal ini tidak terjadi, maka dijaminlah investasi mereka di bidang infrastruktur.

Bidang infrastruktur ada 19 sektor dan diatur di penpres tahun 2015

Fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh pemerintah melalui kementerian keuangan mulai dari persiapan proyek, penjaminan maka ada PII, sampai dengan masa konstruksi (Pembebasan lahan –LMAN dan Pembiayaan – PT-SMI) hingga ke perjalanan operasinya.

LMAN : Menjamin ketersediaan tanah bagi projek-projek strategis nasional.

PT-SMI: yang bidangnya pembiayaan

Letak PII disini adalah disaat penjaminan, jadi ketika dilakukan proyek tender terhadap project infrastruktur sebagai contoh jika infrastrukturnya jalan tol dilakukan tender, maka disitulah PII masuk dan dijamin oleh PII. Maka jika suatu saat project tersebut 20 tahun, dan diganti mentrinya tiba-tiba project tersebut batal dan diganti. Jika hal tersebut terjadi, maka PII yang menanggung claim dari investor. Maka dari sini kenyamanan investor menjadi prioritas.

Sehingga dari sini ktia harus memikirkan bagaimana mencari titik tengah antara interest dari investor yang masuk dengan kebutuhan masyarakat, yaitu prioritasnya adalah people/masyarakat. Dari hal tersebut dibutuhkannya masukkan dari akademisi, perguruan tinggi, lembaga pendidikan untuk

mencari formula yang cocok bagaimana interest dari swasta dapat bertemu ditengah dengan interest dari public.

Payung Regulasi yang melandasi KPBU

- **Peraturan Pemerintah No. 35/2009; 88/2010, 55/2011, 68/2012, 94/2015, 79/2016**
tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Penjaminan Infrastruktur beserta Penambahannya
- **Peraturan Presiden No. 38/2015**
tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
- **Peraturan Presiden No. 78/2010**
tentang Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha yang dilakukan melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur
- **PMK No. 8/PMK.08/ 2016 tentang Perubahan PMK No.260/PMK.011/2010**
tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

Skema dengan KPBU sudah memiliki landasan hukum karena sudah diterangkan pada penpres dan PMK.

Mengapa baru project dibidang jalan tol, transportasi, air minum? Jika kita lihat di tiap-tiap sector terdapat diskusi lebih lanjut. Bahwa beberapa sector tersebut belum siap untuk mengatur satu payung hukum mengenai kerjasama pemerintah badan usaha.

Sehingga dari hal ini diperlukannya sinergi dari pemerintah dan akademisi. Karena akademisi akan berpihak ke kepentingan rakyat atau publik. Sehingga mungkin ini bisa kita bedah di rapat anggota atau symposium yang kedepannya karena ini bisa menjadi fokus pada topik di masa depan.

Bagaimana menemukan titik tengah antara kepentingan swasta (investasi kembali dan seberapa profit) dengan kepentingan pemerintah dan kebutuhan masyarakat?

Jika kita lihat, lembaga pendidikan dari swasta yang kuat, dibelakangnya terdapat perusahaan yang kuat hal itu tidak dapat dipisahkan. Sehingga inilah yang menjadi pekerjaan kita bersama untuk mencari titik tengah.

Sektor yang baru dijamin oleh PII ada di

- Ketenagalistrikan yaitu di central jawa,
- ICT yaitu menanam fiber optic di dasar laut untuk palang paring barat, tengah, dan timur yang memegang proyeknya yaitu Bapak Rudiantara
- Air Minum yaitu umbulan mark sudah jalan
- Jalan tol terdapat 8 jalan tol. Kenapa jalan tol ada banyak? Karena swasta melihat jalan tol profitnya lebih jelas.

Sehingga dari semua hal diatas, yang ingin PT PII ajak yaitu mari kita gunakan wadah yang sudah ada yaitu UNIID. Karena PII sudah menandatangani 28 MOU perguruan tinggi se-indonesia.

Kedepannya, mungkin teman-teman di daerah yang selama ini pemda kesusahan untuk membuat PraFS. Maka disinilah titik dimana UNIID bisa masuk, karena project yang di proses oleh PII entah menjadi projek strategi nasional atau tidak tetap harus memiliki dokumentasi yang baik.