Review:**PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP SEBAGAI SUMBER PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR SELAIN APBN/APBD DI KABUPATEN INDRAGIRI HILIR**

M. Gasali, M¹. Roberta Zulfhi Surya²

¹Prodi Teknik Sipil, Universitas Islam Indragiri

²Prodi Teknik Industri, Universitas Islam Indragiri

Email: robertazulfhi@yahoo.co.id (korespondensi)

Abstrak

Ketersediaan infrastruktur adalah faktor utama penggerak perekonomian, sehingga dengan rendahnya tingkat investasi untuk penyediaan infrastruktur akan sangat berdampak negatif pada pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Tantangan utama yang dihadapi adalah funding gaps antara kebutuhan investasi infrastruktur dengan relatif terbatasnya kemampuan keuangan negara untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Pemberlakuan sistem otonomi daerah dengan dasar Undang Undang (UU) Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah telah mendelegasikan beberapa kewenangan Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah (Pemda), salah satu diantaranya adalah sektor transportasi. Hal tersebut menjadikan Pemda (Propinsi dan Kabupaten/Kota) memegang peranan sangat penting dalam mewujudkan ketersediaan infrastruktur transportasi yang dapat mendukung aktivitas transportasi daerah dan terintegrasi dalam sebuah sistem transportasi nasional (SISTRANAS), dan konsep Public Private Partnership (PPP) merupakan alternatif strategi pembiayaan yang dapat diterapkan selain dari APBN dan APBD. beberapa infrastruktur dapat dikelola dengan model PPP, adapun infrastruktur Kab. Inhil yang dapat dikelola dengan PPP adalah Pelabuhan laut dan sungai; Jalan dan Jembatan; Pembuangan Sampah Padat; Ketenagalistrikan; Penyediaan air minum. Sedangkan infrastruktur Kab. Inhil yang tidak berpotensi dikelola dengan PPP adalah Bandar udara; Jalan Kereta Api; Penyediaan air baku dan sistem irigasi; Penampungan Air Limbah; Teknologi Informasi dan Komunikasi serta Minyak dan Gas

Kata kunci : Infrastruktur, APBN/APBD, Public Private Partnership

1. PENDAHULUAN

Secara geografis Kabupaten Indragiri Hilir (Kab. Inhil) berada dipesisir timur Pulau Sumatera yang hampir keseluruhan wilayahnya adalah rawa, gambut, pantai dan pulau memberikan tantangan besar dalam pembangunan Infrastruktur. Infrastruktur fisik dan sosial adalah dapat didefinisikan sebagai kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor *privat* sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik [1,2,3]. Istilah ini umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah, energi listrik, telekomunikasi, pelabuhan secara fungsional, infrastruktur selain fasilitasi akan tetapi dapat pula mendukung kelancaran

aktivitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa sebagai contoh bahwa jalan dapat melancarkan transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik kemudian untuk distribusi ke pasar hingga sampai kepada masyarakat. dalam beberapa pengertian, istilah infrastruktur termasuk pula infrastruktur sosial kebutuhan dasar seperti antara lain termasuk fasilitas kesehatan dan pendidikan [4], dalam konteks militer, istilah ini dapat pula merujuk kepada bangunan permanen dan instalasi yang diperlukan untuk mendukung operasi dan pemindahan tersebut [5].

Sejak krisis ekonomi dan keuangan tahun 1998, belanja infrastruktur Indonesia terus menurun, dari puncaknya pada tahun 1995 sebesar 9,2% dari GDP menjadi kira-kira 3,2% pada tahun 2005, dan kemudian sedikit meningkat menjadi 3,9% pada tahun 2009. Menurunnya belanja infrastruktur sudah barang tentu menyebabkan penyediaan infrastruktur menjadi tidak

sebanding dengan perkembangan kebutuhan akibat pertumbuhan penduduk. Sebagai contoh, antara tahun 2000 dan 2009, tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan dan relatif tidak bertambahnya infrastruktur jalan, menyebabkan jumlah kendaraan per kilometer jalan meningkat hampir 3 kali lipat. Akibat dari ketidakseimbangan antara permintaan akan infrastruktur dan penyediaan, maka peranan infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan ekonomi juga semakin menurun. Investasi dalam industri, misalnya, menuntut tersedianya tenaga listrik, jalan raya, dan infrastruktur lain yang selama ini tidak dapat disediakan oleh Pemerintah dalam jumlah yang mencukupi. Para investor menganggap kondisi infrastruktur sebagai salah satu penghambat utama bagi investasi asing di Indonesia selama ini. Biasanya peranan belanja infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional tidak dapat diragukan lagi. Misalnya, belanja infrastruktur sebesar 4% dari GDP diperkirakan akan menunjang laju pertumbuhan GDP sebesar 6%. Belanja infrastruktur sebesar 5,9% dari GDP diperkirakan akan mendorong laju pertumbuhan GDP menjadi 7,2%, dan belanja infrastruktur sebesar 7% dari GDP diperkirakan akan mendorong laju pertumbuhan GDP sebesar 8% [6].

Ketersediaan infrastruktur adalah faktor utama penggerak perekonomian, sehingga dengan rendahnya tingkat investasi untuk penyediaan infrastruktur akan sangat berdampak negatif pada pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Tantangan utama yang dihadapi adalah *funding gaps* antara kebutuhan investasi infrastruktur dengan relatif terbatasnya kemampuan keuangan negara untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Oleh karenanya muncul pertimbangan perlunya memperkuat kerjasama publik – *privat* yang dilihat dari 3 (tiga) dimensi sebagai berikut [7] :

1. Alasan politis: menciptakan pemerintah yang demokratis dan mendorong perwujudan *good governance and good society*
2. Alasan administratif : adanya keterbatasan sumber daya pemerintah, baik sumber daya anggaran, SDM, asset, maupun kemampuan manajemen.
3. Alasan ekonomis: mengurangi kesenjangan atau ketimpangan, memacu pertumbuhan dan produktivitas, meningkatkan kualitas dan kontinuitas, serta mengurangi resiko.

Pemberlakuan sistem otonomi daerah dengan dasar Undang Undang (UU) Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah telah mendelegasikan beberapa kewenangan Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah (Pemda), salah satu diantaranya adalah sektor transportasi. Hal tersebut menjadikan Pemda (Propinsi dan Kabupaten/Kota) memegang peranan sangat penting dalam mewujudkan ketersediaan infrastruktur transportasi yang dapat mendukung aktivitas transportasi daerah dan terintegrasi dalam sebuah sistem transportasi nasional (SISTRANAS), dan konsep PPP merupakan alternatif strategi pembiayaan yang dapat diterapkan selain dari APBN dan APBD [8].

Pemerintah telah menyadari peran penting sektor swasta untuk memenuhi kebutuhan ini dan karenanya telah menyediakan suatu sarana bagi pihak swasta agar dapat ikut berperan serta dalam pembangunan infrastruktur melalui PPP. Secara khusus, Pemerintah menargetkan penanaman modal di sektor swasta sebesar Rp. 980 triliun (kurang lebih USD 94 milyar) berdasarkan kerangka PPP untuk jangka waktu 2010-2014. Program PPP milik pemerintah ini mencakup rentang infrastruktur yang luas, termasuk [9]:

1. Bandar udara
2. Pelabuhan laut dan sungai
3. Jalan dan Jembatan
4. Jalan Kereta Api
5. Penyediaan air baku dan sistem irigasi
6. Penyediaan air minum
7. Penampungan Air Limbah
8. Pembuangan Sampah Padat
9. Teknologi Informasi dan Komunikasi
10. Ketenagalistrikan
11. Minyak dan Gas

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Infrastruktur

Sistem infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat [10].

2.1.1. Kategori Infrastruktur

Enam kategori besar infrastruktur adalah sebagai berikut [10]:

- a. Kelompok jalan (jalan, jalan raya, jembatan);
- b. Kelompok pelayanan transportasi (transit, jalan rel, pelabuhan, bandar udara);
- c. Kelompok air (air bersih, air kotor, semua sistem air, termasuk jalan air);

- d. Kelompok manajemen limbah (sistem manajemen limbah padat);
- e. Kelompok bangunan dan fasilitas olahraga luar;
- f. Kelompok produksi dan distribusi energi (listrik dan gas);

2.1.2. Fasilitas fisik Infrastruktur

- a. Sistem penyediaan air bersih, termasuk dam, reservoir, transmisi, treatment, dan fasilitas distribusi;
- b. Sistem manajemen air limbah, termasuk pengumpulan, treatment, pembuangan, dan sistem pemakaian kembali;
- c. Fasilitas manajemen limbah padat;
- d. Fasilitas transportasi, termasuk jalan raya, jalan rel dan bandar udara. Termasuk didalamnya adalah lampu, sinyal, dan fasilitas kontrol;
- e. Sistem transit publik;
- f. Sistem kelistrikan, termasuk produksi dan distribusi;
- g. Fasilitas pengolahan gas alam;
- h. Fasilitas pengaturan banjir, drainase, dan irigasi;
- i. Fasilitas navigasi dan lalu lintas/jalan air;
- j. Bangunan publik seperti sekolah, rumah sakit, kantor polisi, fasilitas pemadam kebakaran;
- k. Fasilitas perumahan;
- l. Taman, tempat bermain, dan fasilitas rekreasi, termasuk stadion.

2.1.3. Jenis Infrastruktur

Infrastruktur sendiri dapat dipilah menjadi tiga bagian besar sebagai berikut:

1. Infrastruktur keras (*physical hard infrastructure*) meliputi jalan raya dan kereta api, bandara, dermaga, pelabuhan dan saluran irigasi.
2. Infrastruktur keras non-fisik (*non-physical hard infrastructure*) yang berkaitan dengan fungsi utilitas umum seperti ketersediaan air bersih berikut instalasi pengolahan air dan jaringan pipa penyalur; pasokan listrik, jaringan telekomunikasi (telepon dan internet) dan pasokan energi mulai dari minyak bumi, biodiesel dan gas berikut pipa distribusinya.
3. Infrastruktur lunak (*soft infrastructure*) Biasa pula disebut kerangka institusional atau kelembagaan yang meliputi berbagai nilai (termasuk etos kerja), norma (khususnya yang telah dikembangkan dan dikodifikasikan menjadi peraturan hukum dan perundang-undangan) serta kualitas

pelayanan umum yang disediakan oleh berbagai pihak terkait, khususnya pemerintah.

2.2. Public Private Partnership

Public Private Partnership (PPP) dapat diterjemahkan sebagai perjanjian kontrak antara swasta dan pemerintah, yang keduanya bergabung bersama dalam sebuah kerjasama untuk menggunakan keahlian dan kemampuan masing-masing untuk meningkatkan pelayanan kepada publik di mana kerjasama tersebut dibentuk untuk menyediakan kualitas pelayanan terbaik dengan biaya yang optimal untuk publik.

Perpres 67/2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur mendefinisikan jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha, meliputi: transportasi, jalan, pengairan, air minum, air limbah, telekomunikasi, ketenagalistrikan, dan minyak gas bumi. Infrastruktur transportasi meliputi: Bandar udara, pelabuhan, dan perkeretaapian, sementara infrastruktur jalan meliputi: jalan tol dan jembatan tol. Belum diaturnya infrastruktur sistem jaringan transportasi darat seperti terminal dan angkutan berbasis masal dalam Perpres 67/2005 membuat Pemda perlu mengatur hal tersebut dalam Peraturan Daerah (Perda) selain juga berfungsi sebagai aturan pelaksanaan dari peraturan tingkat pusat yang tentunya disesuaikan dengan kebutuhan transportasi dan karakteristik wilayah daerah. Untuk menciptakan sebuah hubungan dan kerjasama yang sukses maka sangat penting untuk memahami tujuan dan kepentingan dari masing-masing pelaku tersebut [11]. Terdapat 7 (tujuh) faktor yang merupakan kesatuan proses dari model PPP yang merupakan pendukung keberhasilan program PPP. 7 (tujuh) faktor tersebut adalah *net-working, cooperation/collaboration, coordination, willingness, trust, capability* dan *a conductive environment* [12].

Pendekatan PPP sudah banyak dilakukan dalam membiayai pembangunan infrastruktur di berbagai negara. Pada hakekatnya PPP dapat dikembangkan sesuai dengan kebutuhan spesifik proyek. Beberapa varian definisi PPP, antara lain [13]:

1. PPP sebagai reformasi manajemen ketika fungsi pemerintahan dan birokrasi mengalami perubahan dan pencerahan dari interaksinya dengan manajemen profesional yang biasanya dimiliki oleh sektor swasta.

2. PPP adalah kerjasama yang melembaga dari sektor publik dan sektor swasta yang bekerja bersama untuk mencapai target tertentu ketika kedua belah pihak menerima risiko investasi atas dasar pembagian keuntungan dan biaya yang dipikulnya.
3. PPP adalah kerjasama antara pemerintah dan swasta yang menghasilkan produk atau jasa dengan risiko, biaya, dan keuntungan ditanggung bersama berdasarkan nilai tambah yang diciptakannya.

3. ANALISA

3.1. Peran Pemerintah Daerah

Pada tahun 1999, Pemerintah Indonesia mengambil langkah besar untuk mendelegasikan kewenangan yang lebih besar kepada pemerintah daerah: kota, kabupaten dan propinsi. Otonomi daerah kini secara nyata tercermin dalam semua peraturan khusus sektoral dan peraturan PPP. Pada umumnya, *Government Contracting Agency (GCA)* akan menjadi unit pemerintah yang mengatur sesuai letak geografis proyek dijalankan. Misalnya, untuk proyek dengan cakupan kota, yang menjadi GCA-nya adalah administrasi kota yang diwakili oleh Walikota; untuk proyek yang terbatas untuk kabupaten, GCA-nya merupakan badan kabupaten yang diwakili oleh Bupati; untuk proyek lintas kabupaten tetapi masih terletak dalam suatu propinsi, pemerintah propinsi akan bertindak sebagai GCA yang dalam hal ini diwakili oleh Gubernur; dan untuk proyek lintas propinsi, pemerintah pusat yang diwakili oleh Menteri atau kepala suatu instansi pemerintah yang akan menjadi GCA-nya. Pemerintah, melalui P3CU, secara aktif berusaha untuk memperkuat kemampuan pemerintah daerah untuk dapat melakukan persiapan dan pelaksanaan proyek-proyek PPP.

3.2. Kelembagaan dan Regulasi

Perangkat kelembagaan dan peraturan-perundangan tentang PPP termasuk kelembagaan pembiayaan dan penjaminan infrastruktur juga sudah cukup lengkap. Dalam rangka pengembangan kerangka kelembagaan, Pemerintah telah berupaya melakukan berbagai langkah terobosan guna mendukung pelaksanaan PPP. Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur telah diubah untuk kedua kalinya melalui Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011. Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan

Infrastruktur (KKPPI) sebagai salah satu komite tingkat kementerian telah direvitalisasi melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2011. Sementara itu, PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI) melalui anak perusahaannya PT *Indonesia Infrastructure Finance (IIF)* serta PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) juga telah beroperasi secara penuh masing-masing sebagai instrumen pembiayaan dan penjaminan pembangunan infrastruktur melalui skema PPP. Landasan hukum operasional PT PII telah ditetapkan melalui Perpres 78/2010 serta Peraturan Menteri Keuangan (PMK) 260/2010.

Tabel 1. Perangkat Peraturan-perundangan dan Kelembagaan PPP

Bidang	Tahun	Perangkat
KKPPI	2005	Perpres 42/2005
	2011	Perpres 12/2011
PPP	2005	Perpres 67/2005
	2010	Perpres 13/2010
	2011	Perpres 56/2011
Pembiayaan Infrastruktur	2009	PT Sarana Multi Infrastruktur
	2010	PT <i>Indonesia Infrastructure Finance</i>
Pembiayaan/Pengadaan Tanah	2005	Perpres 36/2005
	2006	Perpres 65/2006
	2007	BLU <i>land revolving fund</i>
	2008	PerKa BPN 3/2008
	2008	<i>Land capping fund</i>
Pengelolaan Risiko dan Dukungan/Jaminan Pemerintah	2006	Peraturan Menteri Keuangan No. 38/2006
	2006	Peraturan Menteri Koordinator bidang Perekonomian No.4/2006
	2009	PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia
	2010	Perpres 78/2010
	2010	Peraturan Menteri Keuangan No. 260/2010

(Sumber: Priatna)

3.3. Potensi Penerapan PPP di Inhil

Pembiayaan pembangunan Kab. Inhil dari tahun ketahun berasal dari APBD dan APBN, sehingga selalu mengalami kekurangan.

Pembangunan daerah wajib hukumnya untuk dilaksanakan guna mensejahterakan masyarakat dan memajukan daerah. Pembangunan pada infrastruktur merupakan kunci dalam Pembangunan Daerah dikarenakan sektor tersebut langsung bersentuhan dengan masyarakat. Pembangunan daerah ini tidak dapat

dilaksanakan oleh Pemerintah saja. Namun Integrasi antara seluruh *stakeholder* (Akademik, Swasta, dan Pemerintah) dalam pembangunan daerah perlu dipertimbangkan. Dikarenakan tantangan utama yang dihadapi adalah *funding gaps* antara kebutuhan biaya membangun daerah dengan terbatasnya kemampuan keuangan daerah untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Maka oleh sebab itu muncul pertimbangan perlunya memperkuat kerjasama pemerintah dengan pihak swasta untuk melaksanakan pembangunan tersebut. Kerjasama antara pemerintah dengan swasta dikenal dengan *Public Private Partnership*. Adapun infrastruktur yang berpotensi dibangun menggunakan PPP adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Potensi PPP di Kab. Inhil

No	Infrastruktur	Alasan
1	Pelabuhan laut dan sungai	Arus manusia dan barang yang tinggi
2	Jalan dan Jembatan	Jembatan Rumbai: aset vital yang kurang dikelola, sehingga minim perawatan.
3	Pembuangan Sampah Padat	Sampah di Tembilahan mencapai 45ton/hari [14]. Sampah ini dikelola SKPD terkait sehingga masyarakat menjadi manja. Sebaiknya menggunakan sistem berbayar. Selain itu sampah dapat dikelola menjadi listrik [15].
4	Ketenagalistrikan	Kondisi ketenagalistrikan yang buruk [16]
5	Penyediaan air minum	Kondisi Penyediaan air minum yang buruk [17]

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Dikarenakan sudah adanya regulasi yang mengatur PPP di Indonesia, maka beberapa infrastruktur dapat dikelola dengan model PPP, adapun infrastruktur Kab. Inhil yang dapat dikelola dengan PPP adalah Pelabuhan laut dan sungai; Jalan dan Jembatan; Pembuangan Sampah Padat; Ketenagalistrikan; Penyediaan air minum. Sedangkan infrastruktur Kab. Inhil yang tidak berpotensi dikelola dengan PPP adalah Bandar udara; Jalan Kereta Api; Penyediaan air baku dan sistem irigasi; Penampungan Air Limbah; Teknologi Informasi dan Komunikasi serta Minyak dan Gas. PPP ini dapat diaplikasikan dalam pembangunan infrastruktur di Kab. Inhil karena anggaran

yang dibutuhkan sangat besar, bahkan melebihi APBD.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] 2010 Infrastructure, Online Compact Oxford English Dictionary, http://www.askoxford.com/concise_oed/infrastructure (accessed August 21 2009)
- [2] Infrastructure, Online Compact Oxford English Dictionary, http://www.askoxford.com/concise_oed/infrastructure (accessed January 17 2009)
- [3] Sullivan, arthur; Steven M. Sheffrin (2003). *Economics: Principles in action*. Upper Saddle River, New Jersey 07458: Pearson Prentice Hall. p. 474. ISBN 0-13-063085-3.
- [4] Infrastructure, American Heritage Dictionary of the English Language, <http://education.yahoo.com/reference/dictionary/entry/infrastructure> (accessed January 17 2009)
- [5] ^ Infrastructure, JP1-02, Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms, p. 260, 12 April 2001 (rev. 31 August 2005) <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA439918&Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf>(accessed January 17 2009)
- [6] D.S. Priatna, TT. *Pembiayaan infrastruktur melalui dana pemerintah dan swasta*. Bappenas RI
- [7] T. Widodo. *Pengembangan Kerejasama Pemerintah dengan Masyarakat dan Swasta dalam Pembangunan Daerah [Modul Diklat]*, Pusdiklat LAN, Bandung, 2004.
- [8] E.S. Kurniawan, B.Pudjianto, Y.I. Wicaksono. *Analisis Potensi Penerapan Kerjasama Pemerintah Swasta (PPP) Dalam Pengembangan Infrastruktur Transportasi Di Perkotaan (Studi Kasus Kota Semarang)*. *TEKNIK - Vol. 30 No. 3 Tahun 2009*. Halaman 147-155
- [9] Kemenkokesra. *Panduan Bagi Investor Dalam Investasi Di Bidang Infrastruktur*. 2010
- [10] N. Grigg. *Infrastructure Engineering and Management*. Jhon Wiley and Sons, 1988
- [11] Linder, S.H. *Coming to Terms with the Public-Private Partnership*. *American Behaviour Scientist*, 43 (1), 35-51. 1999
- [12] Thamrin, M. "An Exploration of The Extent to Which Public Private Partnerships Could Redress Some of the Development Challenges in Eastern Indonesia", *Dissertation. The Flinders*

University of South Australia, Adelaide, Australia. 2005

- [13] Bult-Spiering, WD and Dewulf, GPMR. *Strategic Issues in Public-Private Partnerships: An International Perspective*. Oxford: Blackwell Publishing, Ltd. 2006.
- [14] www.bertuahpos.com. Sampah tembilahan capai 45 ton/hari. (diakses pada 30 Oktober 2016).
- [15] UI,UNISI, EEP Indonesia. *Sanitary Landfill Gas for Riau Rural Electricity (studi kelayakan TPA sungai beringin dalam memghasilkan energi listrik). 2014*
- [16] Riauone.com, Pemadaman listrik di Tembilahan, diakses pada 8 Januari 2015
- [17] BPPSPAM, Rapor Merah PDAM Tirta Indragiri, 2014

Lampiran:

Tabel 3. Aplikasikerangkakerjasama

Jenis Infrastruktur		GCA	Dasar Konsensi	Dasar Penghasilan	Pemilihan Jenis Badan Usaha
Penyediaan Air minum	Fasilitas penampungan, penyaluran, distribusi air minum dalam daerah yang belum termasuk dalam cakupan layanan perusahaan air minum wilayah	Berdasarkan Pasal 64 (5) PP 16/2005, badan pelaksana adalah pemerintah pusat atau pemerintah daerah (Gubernur/Walikota/Bupati) tergantung pada lingkup proyek	Perjanjian	Berdasarkan Pasal 60 (7) PP 16/2005, tariff akan ditentukan oleh pimpinan daerah (Gubernur/Walikota/Bupati) berdasarkan pada Perjanjian.	Berdasarkan Pasal 64 (3) PP 16/2005, keikutsertaan Badan Usaha dalam sector penyediaan air minum akan dilakukan melalui proses tender (lelang) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan Pasal 64 (8) PP 16/2005, prosedur tender (lelang) akan diatur dalam Peraturan Menteri.
Ketenagalistrikan	Pembangkit listrik, transmisi, distribusi dan penjualan listrik kepada pelanggan	Berdasarkan Pasal 21 UU 30/2009, izin usaha ketenagalistrikan akan diberikan oleh pemerintah pusat (Menteri) atau pemerintah daerah (Gubernur/Walikota/Bupati) tergantung pada lingkup proyek	Izin Usaha Ketenagalistrikan	Berdasarkan Pasal 34 (1 (2) UU 30/2009, tariff untuk pelanggan akan ditentukan oleh pemerintah pusat dengan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) atau ditentukan oleh pemerintah daerah berdasarkan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD).	UU No. 30/2009 tidak mengatur prosedur pemberian izin usaha ketenagalistrikan. Tetapi prosedur tersebut akan diatur dalam peraturan pemerintah pelaksana UU No 30/2009. Pada prinsipnya prosedur tersebut akan tunduk pada Peraturan Presiden No. 13/2010
			[Perjanjian dengan PT. PLN dalam hal PT.PLN Bertindak sebagai pembeli]	Berdasarkan UU 30/2009 Pasal 36 pemerintah akan menetapkan peraturan pemerintah tentang prosedur penentuan tarif	
Pelabuhan *	Terminal dan fasilitas lainnya	Berdasarkan Pasal 82 (4) UU 17/2008, Otoritas Pelabuhan akan bertindak selaku perwakilan pemerintah dalam pemberian hak konsesi kepada	Perjanjian	Berdasarkan Pasal 147 (2) PP 61/2009, tariff akan ditentukan oleh Badan Usaha berdasarkan jenis, struktur dan kelompok tarif sebagaimana ditentukan oleh Menteri	Berdasarkan Pasal 74 (2) PP 61/2009, hak konsesi akan diberikan kepada Badan Usaha melalui proses tender (lelang)

Jenis Infrastruktur		GCA	Dasar Konsensi	Dasar Penghasilan	Pemilihan Jenis Badan Usaha
		Bidang Usaha		Perhubungan	sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pasal 78 PP/61/2009 mengatur bahwa prosedur pemberian konsesi akan diatur oleh Peraturan Menteri.
Jalan Tol**	Pembiayaan, perancangan, pembangunan, operasi dan/atau pemeliharaan	Berdasarkan Pasal 64, Menteri Pekerjaan Umum atas nama Pemerintah RI akan menandatangani Perjanjian dengan Badan Usaha	Perjanjian	Berdasarkan Pasal 64 (2) (c) PP 15/2005, tariff dan formula untuk penyesuaian akan diatur dalam Perjanjian. Berdasarkan Pasal 68 PP 15/2005 BPJT akan melakukan pengkajian ulang atas penyesuaian tariff dalam kurun waktu setiap 2 tahun. Penyesuaian tariff akan ditentukan oleh Menteri Pekerjaan Umum berdasarkan rekomendasi dari BPJT	Berdasarkan Pasal 55 (1) PP 15/2005, pemilihan Badan Usaha akan dilakukan via proses tender (lelang). Prosedur tender (lelang) diatur dalam Peraturan emerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Told an Perpres 13/2010

.Sumber: Kemenkokesra, 2010

*) Berdasarkan Pasal 82 (1) UU 17/2008, Menteri Perhubungan akan menentukan Otoritas Pelabuhan untuk, antara lain, menjalankan fungsi kewenangan di pelabuhan komersial

***) Regulator: Berdasarkan Pasal 3 PP 15/2005, fungsi kewenangan pemerintah akan dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol atau BPJT